Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Tagesordnung öffentlicher Teil

Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben

Sitzung:	**Dienstag, 03.12.2024, 15:00 Uhr**
Raum, Ort:	**Rathaus, Großer Sitzungssaal, Platz der Deutschen Einheit 1, 38100 Braunschweig**

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

1.	Eröffnung der Sitzung	
2.	Mitteilungen	
2.1.	Ergebnisbericht zur systematischen Erhebung und Analyse des Radverkehrsnetzes	**24-24574**
2.2.	6. Kompaktbericht zum Umsetzungsstand des Ziele- und Maßnahmenkatalogs "Radverkehr in Braunschweig"	**24-24542**
3.	Anträge	
3.1.	Beseitigung einer Gefahrenstelle am Wilhelmitorwall	**24-24780**
4.	Ideenplattform - Sitzbänke in der Innenstadt und Östliches Ringgebiet	**24-23790**
5.	Ideenplattform: Fahrradstraße Wilhelm-Bode-Straße und Karl-Marx-Straße	**24-23980**
6.	Bahnübergang Vossenkamp	**24-23917**
7.	Förderung des Radverkehrs auf der Gifhorner Straße	**24-23981**
8.	Radverkehrsführung in der Kastanienallee zwischen dem Altewiekring und der Herzogin-Elisabeth-Straße	**24-24549**
9.	Planung der dritten Veloroute in die Weststadt, nach Broitzem und Timmerlah	**24-24402**
9.1.	Planung der dritten Veloroute in die Weststadt, nach Broitzem und Timmerlah, Änderungsantrag zur Vorlage 24-24402	**24-24402-01**
10.	Haltepunkt West: Realisierung eines zusätzlichen Bahnsteigzuganges von Süden	**24-24534**
11.	Planfeststellung für das Vorhaben "Stadtbahnausbau Braunschweig - Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord" Anhörungsverfahren - Stellungnahme Stadt Braunschweig	**24-24614**
12.	24-24814 Auftragsvergabe des Fachbereichs Tiefbau und Verkehr: Betrieb der öffentlichen Beleuchtung sowie der Lichtsignalanlagen und Verkehrsanlagen, Verkehrsmanagement und Parkraumbewirtschaftung in der Stadt Braunschweig	
13.	Anfragen	
13.1.	Vorteile der geplanten Wendeschleife Gliesmarode?	**24-24799**

Braunschweig, den 26. November 2024

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

24-24574
Mitteilung
öffentlich

Betreff:
Ergebnisbericht zur systematischen Erhebung und Analyse des Radverkehrsnetzes

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	22.11.2024

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	03.12.2024	Ö

Sachverhalt:

Im Juli 2020 wurde der Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“ zur Förderung des Radverkehrs durch den Rat beschlossen (DS 20-13342-02). Die Bearbeitung der Maßnahmen 1 „Markierung von Fahrradfurten“, 4 „Qualitätsstandards von Radverkehrsanlagen“ und 5 „Analyse zu bestehenden Hindernissen im Radverkehrsnetz“ wurde an ein externes Ingenieurbüro vergeben. Dabei wurde eine systematische Befahrung und Analyse des Radverkehrsnetzes (straßenbegleitende Ein- und Zweirichtungsradwege und Fahrradrouten mit Wegweisung) durchgeführt.

Die Ergebnisse wurden in einem Bericht zusammengefasst, welcher hiermit zur Kenntnis gegeben wird.

Weiteres Vorgehen:
Die Ergebnisse der Untersuchung liegen digital als umfassende GIS-Daten vor. Darauf basierend wird derzeit ein eigenständiges Projekt im städtischen Geoportal FRISBI aufgebaut, sodass künftig allen relevanten Dienststellen der Stadtverwaltung die erhobenen Daten (Infrastrukturdefizite) zur Nutzung zur Verfügung stehen.

Sowohl im Rahmen der laufenden Straßenunterhaltung als auch bei der Planung konkreter Straßenbauprojekte werden die Daten somit herangezogen werden, um die erhobenen Defizite im Kontext konkreter Maßnahmen oder im laufenden Betrieb beheben zu können.

Darüber hinaus ist geplant, ab 2025 konkrete Maßnahmenpakete festzulegen und die Infrastrukturdefizite im Rahmen der personellen Möglichkeiten gezielt zu beseitigen.

Im ersten Schritt wird der Fokus auf Defiziten liegen, die mit einer hohen Priorität eingestuft wurden.

Leuer

Anlage/n:
Ergebnisbericht: Systematische Befahrung und Analyse des Radverkehrsnetzes Braunschweig

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Ergebnisbericht

Systematische Befahrung und Analyse des Radverkehrsnetzes Braunschweig

Braunschweig Löwenstadt

Stadt Braunschweig
Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Bohlweg 30
38100 Braunschweig

radfahren IN BRAUNSCHWEIG

Dortmund / Bremen, im November 2024

www.planersocietaet.de

Impressum

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.
Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH
Konrad-Zuse-Straße 1
44263 Dortmund

www.planersocietaet.de

Pia Lesch
Dennis Böhm
Lea Marlene Faber
Hannes van der Heyden

Bildnachweis
Titelseite: Planersocietät

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Zwischenberichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis 4
Tabellenverzeichnis 5
1 Einführung 6
2 Untersuchungsnetz und -inhalte 7
2.1 Methodik 9
3 Fachlicher Hintergrund, gesetzte Standards und Maßnahmenempfehlungen 21
3.1 Radwegefurten 21
3.1.1 Standards 22
3.2 Radwegeinfrastruktur 24
3.2.1 Standards 25
3.3 Hindernisse im Radwegenetz 28
3.3.1 Standards 29
4 Zentrale Ergebnisse 32
4.1 Radwegefurten 32
4.2 Radwegeinfrastruktur 40
4.3 Hindernisse im Radwegenetz 49
5 Fazit 57

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsrahmen ... 6
Abbildung 2: Zentrale Arbeitsschritte im Prozess ... 6
Abbildung 3: Untersuchungsinhalte ... 7
Abbildung 4: Untersuchungsnetz ... 8
Abbildung 5: Auszug aus der Onlinebeteiligung ... 10
Abbildung 6: Anzahl der Hinweise in den drei Kategorien ... 11
Abbildung 7: Aufteilung der Hinweise im Themenfeld "Fest montierte Hindernisse" zu den Unterkategorien ... 12
Abbildung 8: Aufteilung der Hinweise im Themenfeld "Problemstellen an Kreuzungen" zu den Unterkategorien ... 13
Abbildung 9: Aufteilung der Hinweise im Themenfeld "Sonstige Problemstellen für den Radverkehr" zu den Unterkategorien ... 14
Abbildung 10: Verortung der 10 Hinweise mit den meisten "Likes" der Beteiligung ... 17
Abbildung 11: Gemeldete Hindernisse im Rahmen der Onlinebeteiligung ... 20
Abbildung 12: Beispiele des Verwaltungsstandards zur Markierung von Radwegefurten ... 23
Abbildung 13: Überblick zu den untersuchten Qualitätsstandards von Radverkehrsanlagen ... 24
Abbildung 14: Verteilung der erhobenen Hindernisse ... 29
Abbildung 15: ARAS in der Kastanienallee (Quelle: Stadt Braunschweig) ... 30
Abbildung 16: Überquerungsstelle mit Mittelinsel (ERA 2010: 73) ... 30
Abbildung 17: Anforderungen an die Bemaßung von Umlaufsperren nach ERA ... 31
Abbildung 18: Bewertung der Notwendigkeit und Zulässigkeit der Furten laut StVO ... 32
Abbildung 19: Notwendige Maßnahme auf Grundlage der StVO-Konformität ... 33
Abbildung 20: Beispiele für Furten mit Handlungsbedarf aufgrund der StVO-Konformität ... 33
Abbildung 21: Notwendige Maßnahmen Rotmarkierung von Furten ... 34
Abbildung 22: Gefährdungspotenzial an Furten nach Ein- und Zweirichtungsverkehr ... 35
Abbildung 23: Notwendige Maßnahmen Piktogramme und Richtungspfeile an Furten ... 35
Abbildung 24: Beispiele notwendiger Maßnahmen an Furten aufgrund fehlender Piktogramme und Richtungspfeilen ... 36
Abbildung 25: Notwendige Maßnahmen an der Beschilderung der Furten ... 36
Abbildung 26: Weitere Maßnahmen an Furten ... 37
Abbildung 27: Prioritäten der Radwegefurten ... 37
Abbildung 28: Verteilung der Prioritäten der Furten auf die Stadtbezirke ... 38
Abbildung 29: Räumliche Verteilung der Prioritäten der Radwegefurten ... 39
Abbildung 30: Handlungsbedarf an der Radinfrastruktur aufgrund der Breiten (in km) ... 41
Abbildung 31: Handlungsbedarf an der Radinfrastruktur aufgrund der Oberflächen (in km) ... 41
Abbildung 32: Handlungsbedarf an der Radinfrastruktur aufgrund der Trennung zum Fußverkehr (in km) ... 42
Abbildung 33: Handlungsbedarf aufgrund der Trennung fließenden Kfz-Verkehr (in km) ... 43
Abbildung 34: Handlungsbedarf aufgrund der Trennung zum ruhenden Kfz-Verkehr (in km) ... 44
Abbildung 35: Handlungsbedarf aufgrund von Zufahrten zu Grundstücken (in km) ... 45
Abbildung 36: Handlungsbedarf aufgrund von Einmündungen (Anzahl) ... 46
Abbildung 37: Priorität des Abschnittes aufgrund des ermittelten Handlungsbedarfs (in km) ... 46
Abbildung 38: Priorität des Abschnittes aufgrund des ermittelten Handlungsbedarfs (in km) in den jeweiligen Stadtbezirken ... 47
Abbildung 39: Räumliche Verteilung der zusammengefassten Prioritäten auf den Streckenabschnitten ... 48
Abbildung 40: Anzahl der unterschiedlichen Arten fest verbauter Hindernisse ... 49
Abbildung 41: Maßnahmenempfehlung zur Beseitigung des fest verbauten Hindernisses ... 50
Abbildung 42: Anzahl der unterschiedlichen Arten von Hindernissen im Verlauf ... 51
Abbildung 43: Maßnahmenempfehlung zur Beseitigung von Hindernissen im Verlauf ... 52
Abbildung 44: Anzahl der unterschiedlichen Arten von zu geringen Aufstellflächen ... 52
Abbildung 45: Maßnahmenempfehlung zur Beseitigung von zu gering bemessenen Aufstellflächen ... 53
Abbildung 46: Gesamtübersicht der Prioritäten bei den Hindernissen ... 53
Abbildung 47: Verteilung der Prioritäten in den 3 erhobenen Hindernis-Kategorien ... 54
Abbildung 48: Verteilung der Prioritäten nach Stadtbezirken ... 55
Abbildung 49: Räumliche Verteilung der Hindernisse nach Priorität ... 56

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kategorien in der Onlinebeteiligung 10
Tabelle 2: Zusammenstellung der 10 Hinweise mit den meisten "Likes" der Beteiligung 18

1 Einführung

Zur Förderung des Radverkehrs hat der Rat der Stadt Braunschweig im Juli 2020 den Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig" beschlossen. Die Bearbeitung der darin enthaltenen Maßnahmen 1 „Markierung von Fahrradfurten", 4 „Qualitätsstandards von Radverkehrsanlagen" und 5 „Analyse zu bestehenden Hindernissen im Radverkehrsnetz" stellen den Anlass der systematischen Befahrung und Analyse des Radverkehrsnetzes, hier bestehend aus den straßenbegleitenden Ein- und Zweirichtungsradwegen und Fahrradrouten mit Wegweisung, in Braunschweig dar.

Abbildung 1: Untersuchungsrahmen

Das Ziel der systematischen Befahrung bestand einerseits darin, fehlende Fahrradfurten zu identifizieren und die bestehenden Furten auf ihre Richtigkeit und ihr Gefährdungspotenzial für die Radfahrenden zu untersuchen. Ebenso sollte die Radverkehrsinfrastruktur u.a. auf Breite, Qualität und Sicherheit überprüft werden. Bestehende, insbesondere fest verbaute Hindernisse im Radverkehrsnetz sollten identifiziert und verortet werden.

Grundsätzlich fußen die Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung auf zwei Bausteinen. Zum einen fand eine detaillierte gutachterliche Befahrung des definierten Netzes statt. Zusätzlich wurde das Wissen der Bevölkerung, die alltäglich mit dem Rad in Braunschweig unterwegs ist, mithilfe einer umfassenden Onlinebeteiligung integriert. Hieraus wurden die Parameter bewertet und Handlungsbedarfe/ Maßnahmenempfehlungen abgeleitet und priorisiert.

Abbildung 2: Zentrale Arbeitsschritte im Prozess

2 Untersuchungsnetz und -inhalte

Das insgesamt rund 440 km lange zu untersuchende Streckennetz setzt sich zum einen aus den straßenbegleitenden Ein- und Zweirichtungsradwegen mit einer Länge von ca. 240 km und zum anderen aus Fahrradrouten mit Wegweisung des Alltagsnetzes, ausgenommen Fahrradstraßen, mit einer Länge von ca. 200 km zusammen. Diese Strecken wurden einer systematischen und einheitlichen Erfassung und Bewertung unterzogen.

Die Fahrradstraßen wurden aus dem Untersuchungsnetz herausgenommen, da diese parallel in einem weiteren Projekt untersucht wurden.

Auf den Strecken wurden sowohl **Radwegefurten** und **Hindernisse** als auch **Qualitätsmerkmale** der Radverkehrsinfrastruktur für Streckenabschnitte, jeweils zwischen zwei einmündenden Straßen, erhoben.

Mit der Untersuchung der **Furtmarkierungen** für den Radverkehr wurden insbesondere Querungen identifiziert, an denen Furtmarkierungen für den Radverkehr nach Straßenverkehrsordnung (StVO) fehlen, fehlerhaft oder schadhaft sind. Das Gefährdungspotenzial vorhandener Furten wurde unter Einbeziehung der Polizei anhand mehrerer Parameter abgeschätzt (z.B. Unfallauffälligkeiten, fehlende Piktogramme), um angepasste Maßnahmenempfehlungen entwickeln zu können.

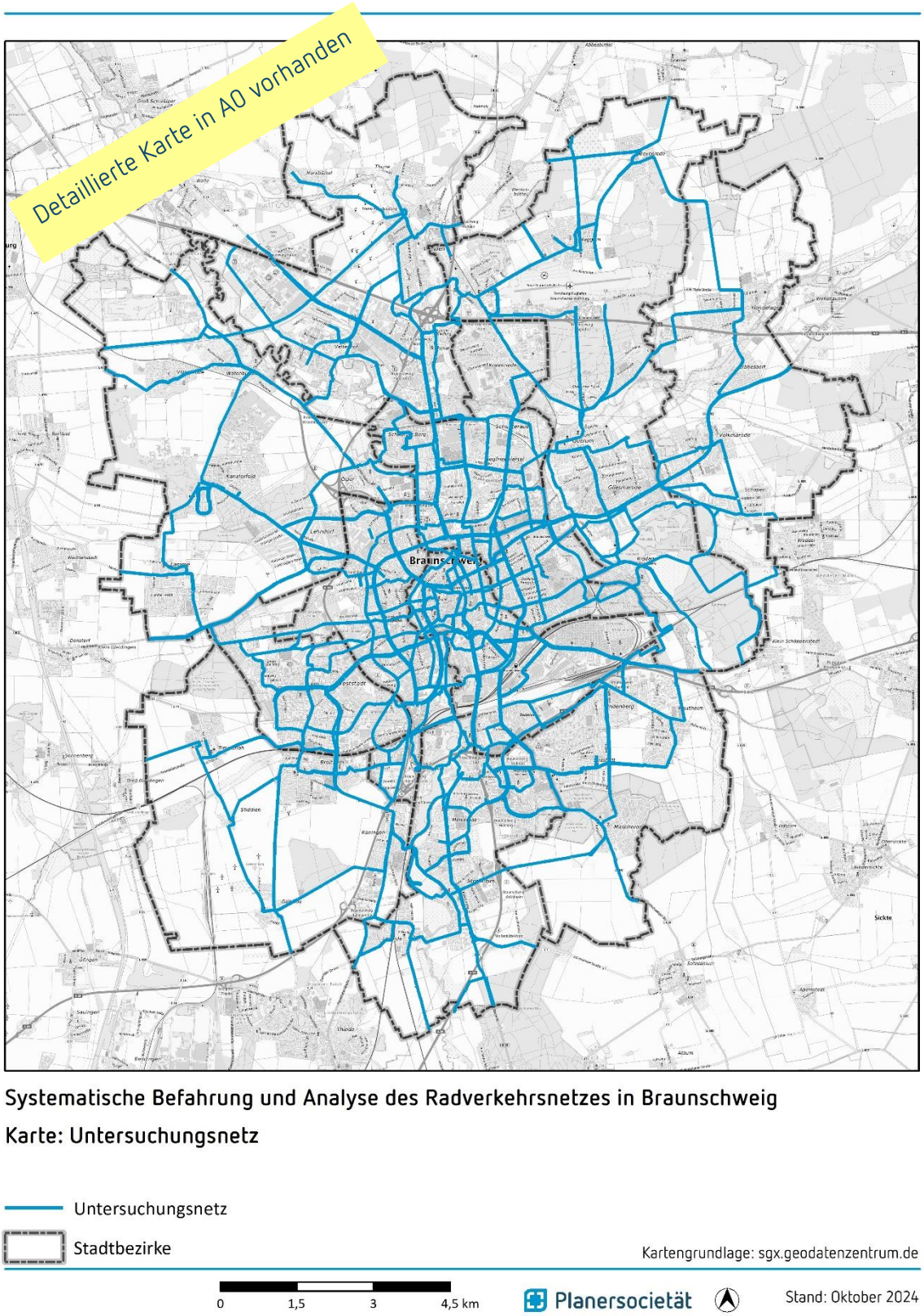
Im Rahmen der Untersuchung der **Qualität** der Radinfrastruktur wurden u.a. die bestehenden Führungsformen, Breiten, Oberflächenmaterialien und Befahrbarkeiten sowie grundsätzlich notwendige Abstände zum Kfz- und Fußverkehr betrachtet. Dabei wurde das Radnetz in kleinteilige, möglichst homogene Abschnitte eingeteilt. Auch hieraus lassen sich spezifische Handlungsbedarfe ableiten.

Einen dritten Schwerpunkt stellt die Betrachtung von **Hindernissen** dar. Hierunter zählen fest verbaute Hindernisse im lichten Raum der Radverkehrsanlage (Radverkehrsanlage zzgl. je 25 cm zu den Seiten und 2,50 m in die Höhe), Hindernisse im Streckenverlauf (wie z. B. Umlaufsperren und Poller ohne ausreichende Abstände zueinander, Treppen oder plötzlich endende Radverkehrsführung ohne erkennbare Weiterführung) sowie zu kleine Aufstellbereiche (gem. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) nicht ausreichend dimensioniert) an Knotenpunkten.

Abbildung 3: Untersuchungsinhalte

1 „Markierung von Fahrradfurten“	4 „Qualitätsstandards von Radverkehrsanlagen“	5 „Bestehende Hindernisse im Radverkehrsnetz“
• Notwendigkeit/ Fehlen der Furtmarkierung • Ausgestaltung der Furtmarkierung • Gefährdungspotenzial	• Breite der Infrastruktur • Trennung zum Fußverkehr, Parken und fließenden Verkehr • Oberfläche • Befahrbarkeit • Einmündungen und Zufahrten	• Fest verbautes Hindernis im lichten Raum der Radverkehrsanlage • Hindernis im Verlauf • Zu schmaler Aufstellbereich

Abbildung 4: Untersuchungsnetz



Quelle: Planersocietät

2.1 Methodik

Die systematische Befahrung und Analyse des Radverkehrsnetzes fußt auf zwei großen Bausteinen, zum einen auf der gutachterlichen Befahrung der Strecken sowie auf einer umfassenden Onlinebeteiligung zur Ergänzung der Kategorie der Hindernisse. Beide Bausteine werden im Folgenden dargestellt.

2.1.1 Befahrung des Streckennetzes

Mit Hilfe eines **Kriterienkatalogs** wurden zunächst gemeinsam mit der Verwaltung Kriterien definiert, welche Parameter zur Bewertung der Situation und zur Ableitung von Handlungsbedarfen und Maßnahmenempfehlungen notwendig sind. Hierbei wurden die drei Themen „Radwegefurten", „Qualitätsmerkmale" und „Hindernisse" mit jeweils eigenen Kriterien versehen. Die Kriterien wurden auf Grundlage der Anforderungen nach StVO und ERA entwickelt. Die selbst gesetzten Standards der Stadt Braunschweig (z.B. „Braunschweiger Standard" in Bezug auf Breiten von Radwegen) wurden hier integriert.

Für die zu untersuchenden Parameter Radwegefurten, Qualitätsmerkmale sowie Hindernisse wurden jeweils **Handouts** erstellt. Die Handouts stellten insbesondere Orientierungsgrundlage und Einheitlichkeit bei der Erhebung der vielfältigen Parameter (z.B. auch Methodik zur Abmessung von Breiten) sicher.

Auf Grundlage des vorhandenen Radverkehrsnetzes wurden umfangreiche Befahrungen durchgeführt. In der **Befahrung** wurde der vorliegende Bestand der Infrastruktur des Radverkehrsnetzes erfasst, vorhandene Breiten wurden gemessen. Die Befahrung des Netzes erfolgte durch wissenschaftliche Mitarbeitende der Planersocietät durchgängig mit dem Fahrrad/zu Fuß und einer Reihenbild-/Videokamera (ergänzt um weitere Fotografien). Die Hindernisse wurden mithilfe einer APP (Mergin Maps) aufgenommen und aufgrund ihrer Kleinteiligkeit direkt verortet, mit einem Foto verknüpft und kategorisiert.

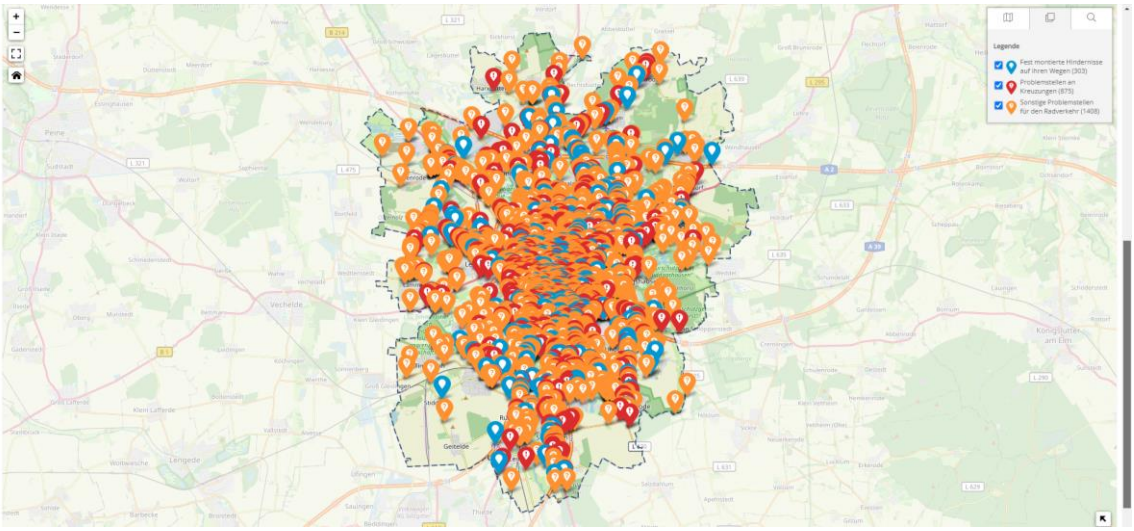
Insgesamt wurden so etwa 600 km Radinfrastruktur befahren und erhoben. Über 900 Furten und mehr als 1.500 Hindernisse wurden aufgenommen. Alle Daten aus den Erhebungen wurden in einem Geoinformationssystem gesammelt und aufbereitet.

Damit die erhobenen Problemstellen und entwickelten Empfehlungen bei den bereits im Bauprogramm enthaltenen Maßnahmen berücksichtigt werden können, wurde bei den Furten und Qualitäten der Strecken ein Abgleich vorgenommen.

2.1.2 Onlinebeteiligung der Bürgerschaft

Vom 27. August bis zum 24. September 2023 hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, Problemstellen und Hindernisse für den Radverkehr in eine Online-Karte einzutragen. Ziel war es, die Oberkategorie „Bestehende Hindernisse im Radverkehrsnetz" durch das Wissen der Bevölkerung weiter zu unterfüttern.

Abbildung 5: Auszug aus der Onlinebeteiligung



Quelle: Onlinebeteiligung Stadt Braunschweig

Deswegen wurde explizit nach festmontierten Hindernissen und Problemstellen an Kreuzungen im gesamten Gebiet der Stadt Braunschweig gefragt (siehe Abbildung 5). Um jedoch auch weitere Hinweise der Bevölkerung für die Stadt Braunschweig aufnehmen zu können, wurde eine weitere Kategorie für „Sonstige Problemstellen für den Radverkehr" erstellt. Über die Kommentarfunktion konnten Anmerkungen zu vorhandenen Vorschlägen ergänzt sowie mithilfe der Bewertungsfunktion bewertet werden („Finde ich gut/ Like", „Finde ich nicht gut/ Dislike"). In die Mängelkarte wurden keine Hintergrundlayer (z.B. das zu untersuchende Radnetz) integriert, um den Bürgerinnen und Bürgern eine möglichst große Freiheit bei ihrer Eintragung der Hindernisse und Problemstellen zu geben.

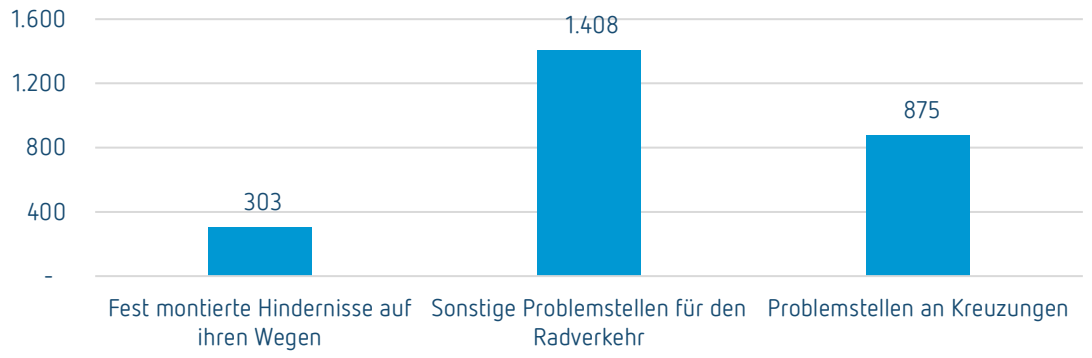
Tabelle 1: Kategorien in der Onlinebeteiligung

Kategorie	Ergänzende Beschreibung
Fest montierte Hindernisse auf Ihren Wegen	Radwege sollen zu beiden Seiten 0,25 m und in der Höhe bis 2,50 m von festmontierten Hindernissen freigehalten werden. Wo ragt ein Abfallbehälter in diesen Sicherheitsraum hinein? Wo steht der Laternenmast zu nah am Radweg oder ragt zu niedrig über diesen?
Problemstellen an Kreuzungen	Wo gibt es Probleme mit zu schmalen Aufstellbereichen an Kreuzungen? Wo fehlen abgesenkte Bordsteine? Wo endet plötzlich ein Radweg ohne ersichtliche Weiterführung?
Sonstige Problemstellen für den Radverkehr	Wo werden Radwege regelmäßig zugeparkt? Wo gibt es weitere Problemstellen?

Die Beteiligungsplattform wurde sehr gut angenommen und wurde von etwa 1.000 unterschiedlichen Personen genutzt. Insgesamt sind während der vierwöchigen Onlinebeteiligung etwa 2.600

Ideen eingetragen worden, die zusätzlich rund 900-mal kommentiert wurden. Die Bürgerinnen und Bürgern konnten Likes vergeben für besonders wichtige Ideen, wenn sie diesen zustimmen. Etwa 28.000 Likes wurden dabei den ca. 2.600 Ideen gegeben und fast 4.000 Likes den ergänzenden Kommentaren. Das zeigt, wie engagiert die Bevölkerung von Braunschweig an dieser Onlinebeteiligung teilgenommen hat und Interesse an Veränderungen im Radverkehr aufweist.

Abbildung 6: Anzahl der Hinweise in den drei Kategorien

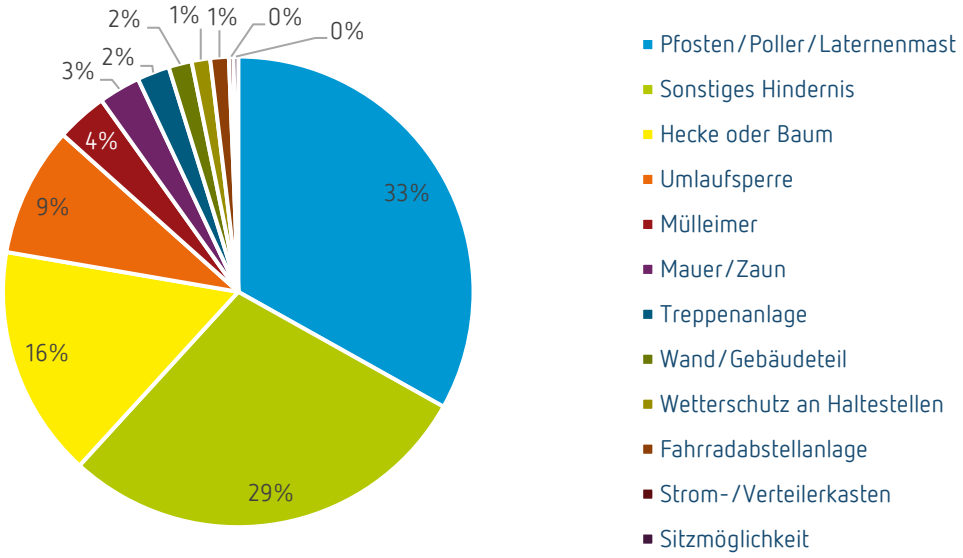


Im Anschluss an die Beteiligung wurden die Eintragungen evaluiert und die Relevanz für das Untersuchungsnetz überprüft. Die Anregungen, die das Befahrungsnetz betreffen, wurden in der weiteren Bewertung und der Priorisierung berücksichtigt. Zusätzliche Hinweise, die inhaltlich oder räumlich außerhalb des Untersuchungsauftrags liegen oder inhaltlich die Hindernisse und Aufstellbereiche übersteigen, wurden der Stadt Braunschweig zur weiteren Nutzung zur Verfügung gestellt. Eine umfassende Erläuterung des Vorgehens und die Anzahl der berücksichtigten Hinweise findet sich im Kapitel „Umgang mit den eingetragenen Hinweisen".

Themenfeld „Fest montierte Hindernisse auf ihren Wegen"

Im Themenfeld der fest montierten Hindernisse wurden insbesondere Pfosten/Poller und Laternenmaste sowie Begrünungen und Umlaufsperren gemeldet. Gut ein Drittel der Hinweise konnte nicht den vorgegebenen Unterkategorien zugeordnet werden (siehe Abbildung 7 „Sonstiges Hindernis) und spiegelt ein sehr differenziertes Problemfeld wider (Belagsschäden, schmale Radwege, Bahnübergänge, Wünsche für neue Brückenbauwerke). Einige der Unterkategorien sind in sehr geringer Anzahl vertreten. Sitzmöglichkeiten sowie Strom- und Verteilerkästen kamen nur jeweils einmal als Hindernis vor. In den Abbildungen werden Prozentangaben grundsätzlich nur gerundet angegeben, weshalb der Wert bei diesen zwei Unterkategorien bei 0 % liegt.

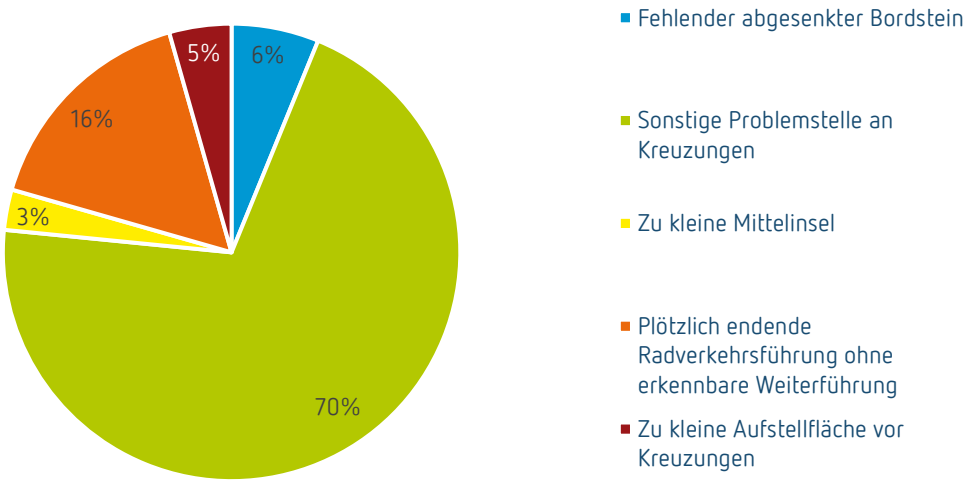
Abbildung 7: Aufteilung der Hinweise im Themenfeld "Fest montierte Hindernisse" zu den Unterkategorien



Themenfeld „Problemstellen an Kreuzungen"

Im Themenfeld der „Problemstellen an Kreuzungen" wurden 70 % der Hinweise der Unterkategorie „Sonstige Problemstelle an Kreuzungen" zugeordnet. Hier drunter fallen insbesondere Hinweise zu radverkehrsunfreundlichen Umläufen an Lichtsignalanlagen oder auch schlecht zu nutzende Verbindungen über große Kreuzungen sowie Fragen zum indirekten Linksabbiegen. Weitere 16 % der Meldungen beziehen sich auf plötzlich endende Radverkehrsführungen.

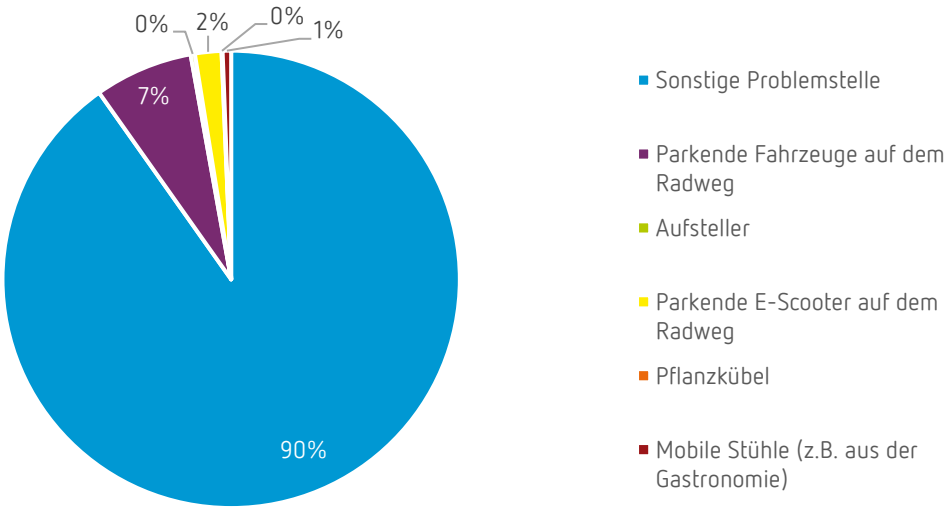
Abbildung 8: Aufteilung der Hinweise im Themenfeld "Problemstellen an Kreuzungen" zu den Unterkategorien



Themenfeld „Sonstige Problemstellen für den Radverkehr“

In der Kategorie der „Sonstigen Problemstellen für den Radverkehr“ hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, insbesondere auch mobile Hindernisse, wie parkende Kfz auf Radwegen, zu melden. 7 % der Hinweise sind dieser Kategorie zuzuordnen. 90 % der Hinweise entfallen wiederum auf die „Sonstigen Problemstellen“. Gemeldet wurden insbesondere Probleme mit dem Wegebelag, zu schmale Radwege oder eine zu geringe Anzahl an Abstellanlagen.

Abbildung 9: Aufteilung der Hinweise im Themenfeld "Sonstige Problemstellen für den Radverkehr" zu den Unterkategorien



Umgang mit den eingetragenen Hinweisen

Mehr als Dreiviertel aller Meldung wurden der Unterkategorie „Sonstiges" zugeordnet. Die Meldungen dieser Unterkategorie werden zwar einer Plausibilitätsprüfung unterzogen, werden jedoch im weiteren Projektverlauf nicht berücksichtigt, da diese nicht den Inhalten und Zielen der Untersuchung zuzuordnen sind. Die Daten wurden der Stadt Braunschweig jedoch zur Verfügung gestellt.

Im Anschluss an die Sichtung der eingegangenen Meldungen wurden die Daten auf Relevanz für die weitere Bearbeitung untersucht. Die Hinweise, die den „bestehenden Hindernissen im Radverkehrsnetz" zugeordnet werden konnten und Bezug zum Untersuchungsnetz hatten, wurden im weiteren Prozess berücksichtigt.

Hierfür wurde zunächst geschaut, ob die Meldungen räumlich gesehen das zu untersuchende Radverkehrsnetz betreffen. Die Bürgerinnen und Bürger hatten während der Eintragung der Hindernisse und Problemstellen keine Kenntnis über das zu untersuchende Radverkehrsnetz und haben somit ihre Anmerkungen im gesamten Stadtgebiet eingetragen. Bei der Konzeption der Untersuchung wurde sich bewusst für diesen Weg entschieden, da bei einer Vielzahl von Einschränkungen die Wahrscheinlichkeit für falsche Eintragungen als sehr hoch eingeschätzt wurde. Zudem war davon auszugehen, dass Teilnehmende ihr Anliegen trotzdem eingetragen hätten, dies dann jedoch ohne korrekten räumlichen Bezug. Die Auswertung wäre somit deutlich umfangreicher ausgefallen.

Aufgrund der zu erwartenden Abweichungen der Verortung durch die Teilnehmenden wurde ein 15,00 m Puffer um die Streckenabschnitte des Untersuchungsnetzes gelegt. Mithilfe des Puffers konnten Meldungen mitaufgenommen werden, die bei einer punktgenauen Betrachtung aus der weiteren Untersuchung herausgefallen wären.

Im folgenden Schritt wurden die noch vorhandenen Meldungen inhaltlich auf die korrekte Zuordnung der vorgegebenen Kategorien geprüft. Anmerkungen aus den Kategorien „Fest montierte Hindernisse auf ihren Wegen" und „Problemstellen an Kreuzungen" sollten im weiteren Prozess berücksichtigt werden. Alle weiteren Meldungen im Einzugsgebiet des Untersuchungsnetzes, die durch die Teilnehmenden in anderen Kategorien eingeordnet wurden, wurden mithilfe einer Schlagwortsuche den richtigen Kategorien zugeordnet, um im weiteren Prozess nicht verloren zu gehen. Aufgrund der Schlagwortsuche wurden etwa 40 Anmerkungen neu zugeordnet.

In einem letzten Schritt wurden die verbleibenden Hinweise einzeln auf ihren direkten Bezug zum Untersuchungsnetz geprüft.

Die gutachterlich erhobenen Hindernisse wurden durch die in der Onlinebeteiligung ermittelten und passenden Hindernisse ergänzt. Insgesamt wurden etwa 1.500 Hindernisse während der gutachterlichen Befahrung aufgenommen, wovon mehr als 100 Hindernisse und Problemstellen ebenfalls in der Onlinebeteiligung genannt wurden. Zusätzlich konnten knapp 230 weitere Anmerkungen ausschließlich über die Onlinebeteiligung gesammelt werden.

Zentrale Hinweise aus Sicht der Teilnehmenden

Im Rahmen der Beteiligung hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, Hinweise anderer zu „Liken". Von dieser Möglichkeit wurde rege Gebrauch gemacht. Bei Betrachtung der besonders häufig bestätigten Hinweise wird deutlich, dass insbesondere das Thema der Ampelschaltungen und Führung des Radverkehrs auf Kreuzungen von Relevanz ist und die Radfahrenden in Braunschweig ausbremst.

Räumlich gesehen konzentrieren sich die am häufigsten bestätigten Hinweise auf das Zentrum, da hier die Radfahrenden am zahlreichsten unterwegs sind und die Radverkehrsdichte somit am größten ist.

Abbildung 10: Verortung der 10 Hinweise mit den meisten "Likes" der Beteiligung

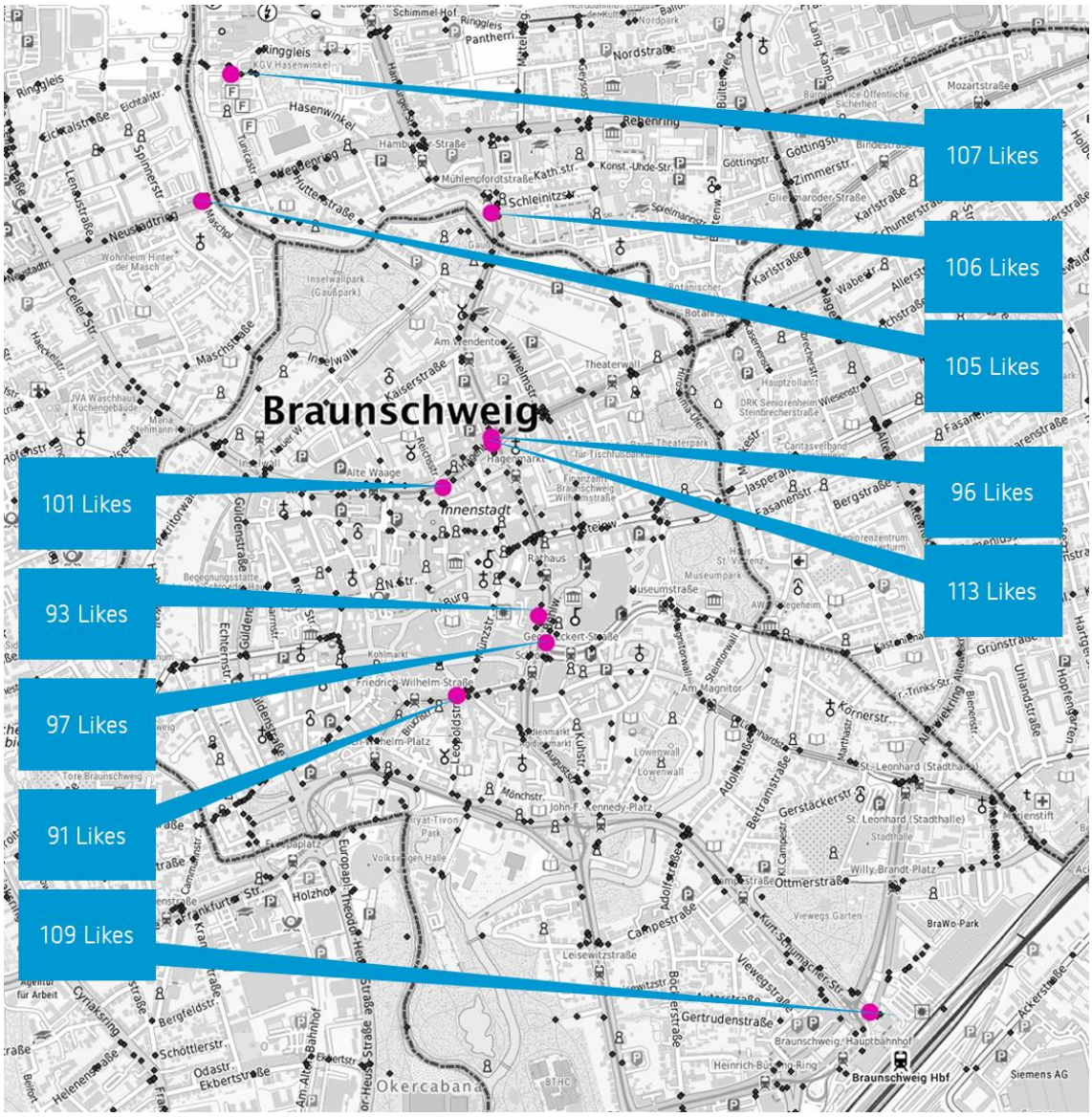
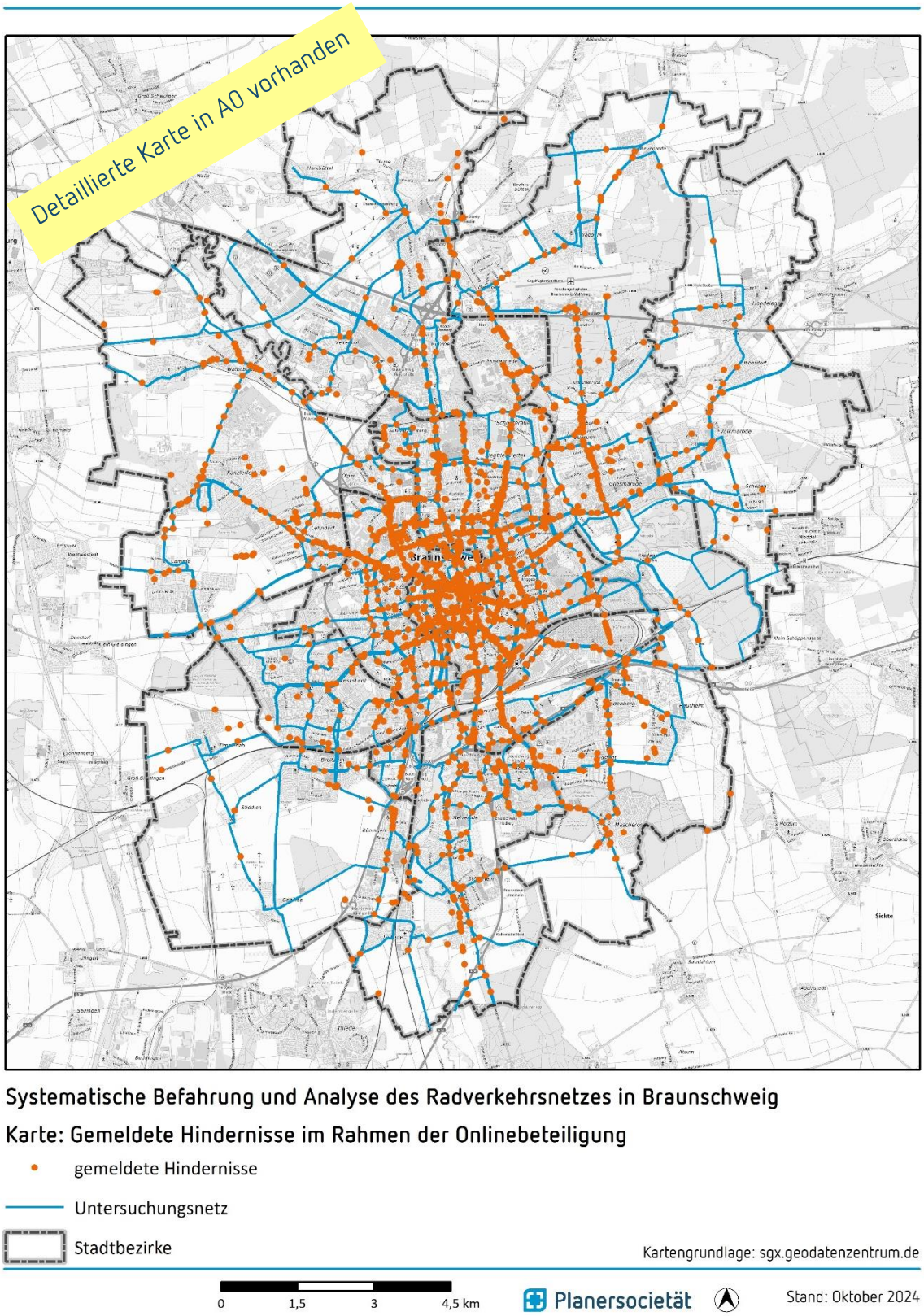


Tabelle 2: Zusammenstellung der 10 Hinweise mit den meisten "Likes" der Beteiligung

Anzahl Likes	Räumliche Lage	Kategorie	Überschrift	Beschreibung (ggf. gekürzt)
113	Kreuzung Hagenbrücke/ Wendenstraße	Problemstellen an Kreuzungen	Ungünstige Ampelschaltung	Die Ampelschaltung am Hagenmarkt ist in fast jede Richtung mit dem Fahrrad sehr ungünstig und frisst sehr viel Zeit. Teilweise war für Autos und Fußgänger schon mehrmals grün, bis dann auch die Fahrradampel mal umschaltet.
109	Kreuzung Berliner Platz/ Willy-Brandt-Platz/ Kurt-Schumacher-Straße	Problemstellen an Kreuzungen	Ampelschaltung für Radfahrer nicht geeignet	Vom Norden als auch von Süden kommend ist die südliche Ampel viel zu kurz grün und spät grün, so dass man als normaler Radfahrer immer an einer halten muss, statt in einem Rutsch rüberzukommen. [...]
107	Ringgleis östlich Feuerwehrstraße	Sonstige Problemstellen für den Radverkehr	Eingeschränkte Sicht Ringgleis	Sicht ist durch die scharfe Doppelkurve und Bebauung seitens BS Energy sowie der Feuerwehr stark eingeschränkt. Spiegel an den Ecken könnten die Situation entschärfen.
106	Mühlenpfordtstraße	Fest montierte Hindernisse auf ihren Wegen	Oberleitungsmast auf Radweg	Hier steht ein Oberleitungsmast mittig auf der Radfahrspur, sodass ein Umfahren über Fußweg notwendig ist.
105	Einmündung Neustadtring/ Maschplatz	Problemstellen an Kreuzungen	Querung Neustadtring in Höhe Maschplatz	[...] Da die Querung des Neustadtrings im Zusammenhang mit den Okerfreizeitweg sowohl stadteinwärts als auch stadtauswärts von Radfahrern stark frequentiert wird, wäre eine Optimierung dieses Knotens zugunsten des Radverkehrs wünschenswert.
101	Kreuzung Hagenbrücke/ Stecherstraße	Problemstellen an Kreuzungen	Enge und uneinsichtige Kreuzung	Der Bereich an der Kreuzung ist sehr eng und schlecht einsehbar, sodass es schnell zu gefährlichen Situationen zwischen Fahrradfahrenden und Fußgängern kommt.
97	Kreuzung Bohlweg/ Georg-Eckert-Straße	Problemstellen an Kreuzungen	Verkehrsführung bis Hagenmarkt unverständlich	Die Verkehrsführung für Radverkehr ist ab der Kreuzung Bohlweg/Georg-Eckert-Straße bis zum Hagenmarkt teilweise unverständlich, teilweise mit Umwegen verbunden. [...] Gerade vor dem Schlossplatz gibt es für Radfahrende keine Verkehrsführung und man muss sich überall durchschlängeln.
96	Kreuzung Hagenbrücke/ Wendenstraße	Problemstellen an Kreuzungen	zu kleine Fläche Kreuzung	Radfahrer, die Richtung Hagenmarkt von der Wendenstraße kommend an der Ampel warten, behindern den Radweg für Radfahrer Richtung Hagenbrücke von der Fallersleber-Str. kommend. [...]

Anzahl Likes	Räumliche Lage	Kategorie	Überschrift	Beschreibung (ggf. gekürzt)
93	Bohlweg gegenüber Stadtbibliothek	Sonstige Problemstellen für den Radverkehr	Konflikte zwischen Fußgängern und Fahrradfahrenden	Durch die vielen Tische und Stühle, den schmalen Fahrradweg und die Unübersichtlichkeit kommt es häufig zu gefährlichen Situationen zwischen Fußgängern auf dem Fahrradweg und Fahrradfahrern.
91	Kreuzung Waisenhausdamm/ Leopoldstraße	Problemstellen an Kreuzungen	Kreuzen der Friedrich-Wilhelm-Straße im Bereich Leopoldstraße / Münzstraße	Der Kreuzungsbereich ist schwierig zu befahren [...] Hauptproblem sind aber Unübersichtlichkeit und Höhenversprünge, die durch verschiedene Elemente für verschiedene Verkehrsteilnehmer im Straßenraum erzeugt werden: [...] Es ist für Fahrradfahrer nicht ersichtlich, wie eine Wegeführung insbesondere auf der Nord-Süd-Verbindung von Leopoldstraße zu Münzstraße verlaufen könnte. [...]

Abbildung 11: Gemeldete Hindernisse im Rahmen der Onlinebeteiligung



Quelle: Planersocietät

3 Fachlicher Hintergrund, gesetzte Standards und Maßnahmenempfehlungen

Im Rahmen der Befahrung wird das bestehende Radverkehrsnetz in seinen unterschiedlichen Abschnitten und deren spezifischen Ausprägungen analysiert. Dabei bildet das Untersuchungsnetz die Grundlage, um die festgelegten Inhalte systematisch zu evaluieren. Diese Untersuchung erfolgt vor dem Hintergrund einschlägiger Standards und Vorgaben, die maßgeblich die Qualität und Sicherheit der Radwegeinfrastruktur bestimmen. Auf Basis dieser Standards werden Empfehlungen für gezielte Maßnahmen abgeleitet, die zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur beitragen sollen. Im Folgenden werden, unterteilt nach den drei erhobenen Inhalten (Radwegeinfrastruktur, Radwegefurten und Hindernisse im Radwegenetz), zunächst der fachliche Hintergrund näher beleuchtet sowie anschließend die analysierten Inhalte und angewandten Standards erläutert.

3.1 Radwegefurten

Radwegefurten verbinden Radverkehrsanlagen miteinander und führen Radfahrende über Kreuzungen, Einmündungen und stark befahrende Grundstückszufahrten (z.B. Parkhäuser, Parkplätze). Sie sind entscheidend für die Sichtbarkeit und damit auch für die Sicherheit des Radverkehrs.

Der Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig" sieht vor, dass bis 2025 stadtweit alle Fahrradfurten an Einmündungen und Kreuzungen markiert werden. An Stellen mit erhöhtem Gefährdungspotenzial werden Furten rot eingefärbt oder auf andere Art (z.B. mit Piktogrammen) deutlich sichtbar markiert. Die Stadt Braunschweig hat bereits einen einheitlichen, internen Standard zur Markierung von Radwegefurten entwickelt, der in der Umsetzung berücksichtigt werden soll.

Im Rahmen der systematischen Befahrung der Furten im Untersuchungsnetz wurde ermittelt, inwieweit die markierten Furten an den vorhandenen Orten laut StVO notwendig und zulässig sind. Furten am richtigen Ort wurden daraufhin auf die Richtigkeit ihrer Markierung untersucht. Zudem wurden die unterschiedlichen, vorhandenen Markierungen (insb. Furt, Piktogramme, Richtungspfeile) und Roteinfärbungen aufgenommen.

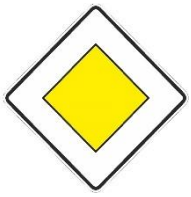
Da insbesondere Furten mit hohem bis sehr hohem Gefährdungspotenzial zeitnah angepasst werden sollten, wurden mehrere Parameter erhoben, die sich auf das Gefährdungspotenzial der Furt auswirken: Entfernung der Furt zur Fahrbahn, Zweirichtungsführung des Radverkehrs, Standort und Vollständigkeit der vorhandenen Beschilderung, Auffälligkeiten im Unfallgeschehen, freie Rechtsabbieger sowie eingeschränkte Sichtbeziehungen.

Die Auffälligkeiten im Unfallgeschehen wurden durch die Polizei Braunschweig für alle Standorte bewertet.

3.1.1 Standards

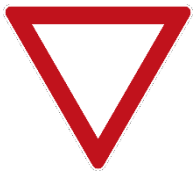
Ein wichtiger Baustein bei der Bewertung der Radwegefurten sind die gesetzlichen Vorgaben zur notwendigen oder auch zur ausgeschlossenen Markierung von Furten für den Radverkehr. Die StVO sowie die dazugehörige Verwaltungsvorschrift machen hier konkrete Vorgaben. Diese wurden bei der Bewertung der Furten und der nachfolgenden Maßnahmenempfehlung zugrunde gelegt.

Anforderungen an den Standort



Im Zuge von Vorfahrtsstraßen mit vorhandenen Radinfrastrukturen sind Radwegefurten stets zu markieren. Eine Radinfrastruktur muss hierfür auf beiden Seiten einer Furt vorhanden sein. Auch an Kreuzungen oder Einmündungen mit vorfahrtgebendem Zeichen mit vorhandener Radinfrastruktur (hierzu zählen auch nichtbenutzungspflichtige Radwege/freigegebene Gehwege) sind Radwegefurten stets zu markieren.

Ist die Radinfrastruktur erheblich (mehr als ca. 5 m) von der Fahrbahn abgesetzt, muss mit vorfahrtsregelnder Beschilderung eine eindeutige Verkehrsführung geschaffen werden. Ist der Radweg vorfahrtsberechtigt, ist eine Radwegefurt zu markieren. Sollte der Radverkehr wartepflichtig sein, darf keine Radwegefurtmarkierung erfolgen.



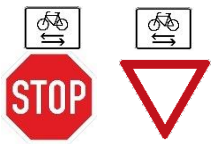
Radwegefurten dürfen nicht an Kreuzungen und Einmündungen mit der Vorfahrtregelung „Rechts vor Links" markiert werden.

Weiter dürfen Radwegefurten dort nicht markiert werden, wo dem Radverkehr eine Wartepflicht auferlegt wird.

In Kreisverkehren, in denen der Radverkehr auf baulich angelegten Radwegen geführt wird, ist eine Radwegefurt zu markieren, solange die Infrastruktur eng an der Kreisfahrbahn geführt wird (Absatzmaß max. 4-5 m).

Ist die Radinfrastruktur mehr als 5 m abgesetzt oder liegt der Kreisverkehr außerhalb bebauter Gebiete, ist für den Radverkehr eine Wartepflicht anzuordnen.

Soll der Radweg vorfahrtsberechtigt geführt werden, ist eine Radwegefurt zu markieren und mit vorfahrtsregelnder Beschilderung eine eindeutige Verkehrsführung zu schaffen.



Wenn Radwege für Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden, ist an Kreuzungen und Einmündungen sowie an verkehrsreichen Grundstückszufahrten für den Fahrzeugverkehr auf der untergeordneten Straße eine Wartepflicht zu beschildern. Die Beschilderung ist mit dem Zusatzzeichen 1000-32 „Radfahrer kreuzen von rechts und links" zu ergänzen.

Anforderungen an die Markierung

Abschließend schreibt die StVO vor, dass Markierungen nach den Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) auszuführen sind. Hierzu zählen auch die Radwegefurten.

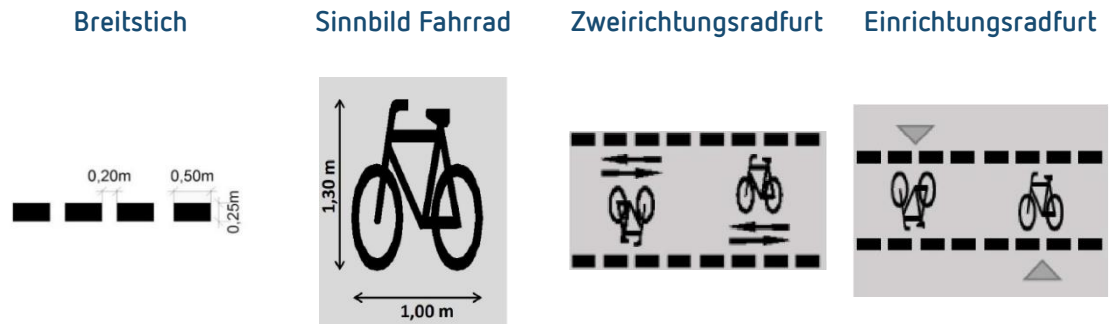
Die Strichbreite für Radwegefurten wird ebenso in der RMS festgelegt, um eine Einheitlichkeit und Wiedererkennbarkeit zu gewährleisten. Die Stadt Braunschweig hat sich zur Markierung von Radwegefurten weitere Standards zur Ausgestaltung gesetzt. Diese sollen bei Neumarkierungen angewandt werden.

Die Strichbreite einer Radwegefurt beträgt 0,25 m. Die Strichlänge beträgt 0,50 m mit einem Lückenabstand von 0,20 m. Radwegefurten sind in der Regel 2 m breit, sollten jedoch mindestens so breit sein wie anschließende Radinfrastruktur.

Die ERA empfiehlt die Markierung von Sinnbildern „Radverkehr" verzerrt auf den Furten in der Ausrichtung des kreuzenden Verkehrs. Je Fahrspur ist ein Sinnbild vorzusehen. In besonderen Konfliktbereichen kann eine zusätzliche Roteinfärbung der Furt erfolgen. Dies entspricht auch der Anforderung des Standards der Braunschweiger Verwaltung.

Wenn Radverkehr auf der Furt im Zweirichtungsverkehr geführt wird, sollen zusätzlich zur notwendigen Beschilderung auch Radpiktogramme mit Pfeilen in beide Fahrtrichtungen aufgebracht werden.

Abbildung 12: Beispiele des Verwaltungsstandards zur Markierung von Radwegefurten



Quelle Bild 1: eigene Darstellung

Quelle Bild 2-4: Stadt Braunschweig

Aus Sicherheitsgründen sollte in Konfliktbereichen (vgl. ERA) eine rote Einfärbung zwischen den weißen Markierungen vorgesehen werden. Dies kommt insbesondere bei Furten mit einem analysierten sehr hohen und hohen Gefährdungspotenzial (insb. aufgrund von Unfällen und Zweirichtungsverkehr) in Frage.

Alle Furten, die von den vorher formulierten Anforderungen abweichen, sollten regelkonform und den Empfehlungen entsprechend angepasst werden.

3.2 Radwegeinfrastruktur

Radwegeinfrastruktur zeichnet sich durch unterschiedliche Qualitätsmerkmale aus. Darunter zählen zum einen die Beschaffenheit und Breite der Radverkehrsanlage sowie der Zufahrten und Einmündungen. Ebenso hat die Trennung (Art und Breite) zu angrenzenden weiteren Infrastrukturen Einfluss auf die Qualität der Infrastruktur und wurde in der Befahrung betrachtet. Im Rahmen der Befahrung wurden neben der räumlichen Lage (z.B. Straßenname, Fahrtrichtung, Baubezirk) sechs Kategorien erhoben. Diese Kategorien orientieren sich an der Maßnahme 6 des Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig".

Abbildung 13: Überblick zu den untersuchten Qualitätsstandards von Radverkehrsanlagen

Kategorie	Untersuchte Merkmale (wenn relevant)
Radverkehrsanlage	Nutzbare Breite (bauliche Breite abzüglich z.B. Sicherheitsräume/Einschränkungen durch Parken), Oberfläche und Befahrbarkeit
Trennung zum Fußverkehr	Breite und Art der Trennung
Trennung zum fließenden Kfz-Verkehr	Breite und Art der Trennung
Trennung zum ruhenden Kfz-Verkehr	Breite und Art der Trennung; Art der Aufstellung der Parkstände
Zufahrten zu Grundstücken	Einheitlichkeit des Oberflächenmaterials mit der Radinfrastruktur, Befahrbarkeit
Einmündungen im Streckenverlauf	Höhengleicher Ausbau, Befahrbarkeit

Die erste Kategorie umfasst die Ausstattung der Radverkehrsanlage an sich. Darunter wird zum einen die jeweilige Führungsform mit der nutzbaren Breite für den Radverkehr verstanden. Einschränkungen der für den Radverkehr nutzbaren Breite durch den ruhenden Kfz-Verkehr oder punktuelle Engstellen wurden in die Erhebung der nutzbaren Breite aufgenommen. Zudem wurde das Oberflächenmaterial erhoben sowie dessen Befahrbarkeit bewertet.

Weiter wurde ein Fokus auf die Trennung zu angrenzenden weiteren Infrastrukturen gelegt. Die zweite Kategorie umfasst daher die Trennung zum Fußverkehr. Falls die Radwegeinfrastruktur an einen Gehweg angrenzt, wird die Art und Breite der Trennung dokumentiert.

In der dritten Kategorie wird die Trennung zum fließenden Verkehr betrachtet. Äquivalent zur vorherigen Kategorie werden die Art und Breite der Trennung erläutert, falls die Radwegeinfrastruktur direkt an die Fahrbahn angrenzt und eine Trennung damit notwendig wird.

Wenn der fließende Kfz-Verkehr und der Radverkehr durch Parkflächen des ruhenden Kfz-Verkehrs getrennt werden, dann wird die Trennung zu eben jenem in der vierten Kategorie aufgenommen. Kategorisiert wird die Ausrichtung und Art der Parkstände sowie die Art und Breite der Trennung zur Radwegeinfrastruktur.

Die Kategorien fünf und sechs umfassen das Oberflächenmaterial sowie den höhengleichen Verlauf des Radweges an Zufahrten und Einmündungen im Streckenverlauf. Wenn der Abschnitt der Radwegeinfrastruktur über eine Zufahrt verläuft, dann wird neben dem Oberflächenmaterial zusätzlich der Zustand des abweichenden Materials erfasst.

3.2.1 Standards

Bei den einzelnen Kriterien wurden im Vorfeld der Befahrung einheitliche Standards festgelegt. Bei den verschiedenen Führungsformen sowie den Abmessungen der Trennung zur Infrastruktur parallel geführter Verkehrsträger wird daher die Einhaltung dieser Standards überprüft und abschließend der notwendige Handlungsbedarf abgeleitet.

Breite der Radwegeinfrastruktur

Die Breite der Radwegeinfrastruktur stellt den Rahmen für die Einrichtung verschiedener Führungsformen dar und zeigt auf, welchen Raum dem Radverkehr zugestanden werden muss. Diese Richtwerte werden in den einschlägigen Richtlinien unterschiedlich aufgezeigt. Das Mindestmaß der StVO stellt in der weiteren Betrachtung dabei die unterste Kategorie dar und zeigt das Minimum für die Breite eine Radverkehrsanlage auf. Die ERA 2010 bildet die mittlere Kategorie und zeigt die nach Stand der Technik abzubildenden Breiten der Radverkehrsanlagen auf. Der Rat der Stadt Braunschweig hat weitere Standards zur Ausgestaltung beschlossen (Braunschweiger Standard), wodurch Zielbreiten festgelegt wurden, die beim Neubau angewandt werden. Diese liegen oberhalb der Maße der ERA 2010.

Betrachtung der wichtigsten Führungsformen

Der getrennte Geh- und Radweg ist ein baulich angelegter Radweg im Seitenraum und wird durch einen Sicherheitstrennstreifen von der Fahrbahn getrennt. Gekennzeichnet wird der benutzungspflichtige, getrennte Geh- und Radweg durch das Verkehrszeichen 241 sowie mit dem Zusatzzeichen 1000-31, wenn es sich um einen Zweirichtungsverkehr (ZRV) handelt. Die StVO sieht eine Mindestbreite von 1,50 m im Einrichtungsverkehr und eine Breite von 2,00 m im Zweirichtungsverkehr (jeweils inkl. Sicherheitsraum) vor. Die Mindestmaße der ERA sehen eine Breite von 1,60 m im Einrichtungsverkehr (ERV) und 2,50 m im ZRV vor, Sicherheitsabstände, zum Beispiel zum Kfz-Parken, sind hier noch nicht enthalten. Die Zielbreite in Braunschweig sieht eine Breite von 2,30 m (ERV) sowie 3,20 m (ZRV) vor. Die Breite bezieht sich hierbei ausschließlich auf den Radweg des getrennten Geh- und Radwegs. Auch hier sind die Sicherheitsabstände, zum Beispiel zum Kfz-Parken, noch nicht enthalten.

Wird der Radverkehr im Seitenraum geführt, kann dieser getrennt vom Fußverkehr oder gemeinsam mit dem Fußverkehr den Seitenraum nutzen. Der gemeinsame Geh- und Radweg stellt das Komplement zum getrennten Geh- und Radweg dar. Der Fuß- und Radverkehr teilen sich den Seitenraum, wobei eine Berücksichtigung beider Bedürfnisse notwendig ist. Es sollte nur eine gemeinsame Führung eingesetzt werden, wenn eine geringe Aufenthalts- und Netzfunktion für beide Verkehre zu erwarten ist. Gekennzeichnet wird der benutzungspflichtige, gemeinsame Geh- und Radweg durch das Verkehrszeichen 240 im ERV und mit dem Zusatzzeichen 1000-31 im ZRV. Sowohl die StVO, die ERA als auch die Zielbreite in Braunschweig sehen für den ERV und ZRV eine Breite von mind. 2,50 m vor. Die StVO integriert in der Breite von 2,50 m jedoch die notwendigen Sicherheitsräume.

Der Radfahrstreifen ist ein mit einem Breitstrich von der Fahrbahn abgetrennter Sonderstreifen. Er wird gekennzeichnet durch das Verkehrszeichen 237 und ist für den Radverkehr benutzungspflichtig. Zu dimensionieren ist der Radfahrstreifen laut ERA mit 1,85 m, wobei die Markierung eines linksseitigen Breitstrichs von 0,25 m, die als Fahrstreifenbegrenzung dient, in der Breite von 1,85 m inkludiert ist. Die StVO sieht eine Mindestbreite von 1,50 m vor. Die Begrenzung darf nicht im Längsverkehr vom Kfz-Verkehr überbefahren werden.

Der Schutzstreifen ist Teil der Fahrbahn. Er wird nicht mit einer Beschilderung gekennzeichnet und ist nicht benutzungspflichtig. Markiert wird der Schutzstreifen über eine Leitlinie mit 0,12 m breiten linksseitigen Schmalstrichen (1,00 m Länge und 1,00 m Lücke zwischen den Strichen). Der Schutzstreifen wird nach der ERA mit 1,50 m Regelmaß (1,25 m Mindestmaß) inklusive der Markierung von 0,12 m bemaßt. Im Bedarfsfall darf der Schutzstreifen vom Kfz-Verkehr im Längsverkehr überfahren werden.

Oberflächenbeschaffenheit

Der Zustand der Radwegeinfrastruktur lässt sich zusätzlich durch die Analyse der Oberflächenbeschaffenheit evaluieren. Dabei werden das verwendete Oberflächenmaterial sowie die Ebenheit und die Leichtläufigkeit der Strecke berücksichtigt. Die verschiedenen Oberflächenmaterialien lassen sich wie folgt klassifizieren: Asphalt, Betonpflaster, Natursteinpflaster (Großformat), Natursteinpflaster (Kleinformat), Beton, wassergebundene Wegedecke und Schotter.

Oberflächen von Radinfrastrukturen müssen eben und leichtläufig sein. In Fällen, in denen der Radverkehr eigenständig durch Parkanlagen oder Wälder geführt wird, ist auch die Verwendung einer wassergebundenen Wegedecke möglich. In Abhängigkeit der Qualität des bestehenden Belags kann somit auch ein Weg, der aus Betonpflastern besteht, gut befahrbar sein und würde keinen dringenden Handlungsbedarf ableiten lassen.

Trennung zum Fußverkehr

Die Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr kann auf verschiedene Weise gestaltet werden. Bei der Gestaltung ist darauf zu achten, dass die Breite des Trennstreifens mindestens 0,30 m beträgt und dass die Art der Trennung taktil wahrnehmbar ist. Die Breite des Trennstreifens wird der lichten Breite des Gehwegs zugerechnet und zählt nicht zur nutzbaren Breite der Radwegeinfrastruktur.

Die taktile Wahrnehmbarkeit der Trennung ist besonders für Menschen mit Seh- oder Hörbeeinträchtigungen von großer Bedeutung. Die angestrebte Trennung zum Fußverkehr stellt in Braunschweig im Bestand der sogenannte Geh-Radweg-Trennstein dar, da dieser baulich leicht einzurichten ist und taktil erfassbar ist.

Darüber hinaus wurden weitere Trennungsvarianten als taktil erfassbar bewertet, sodass sich hieraus kein kurzfristiger Handlungsbedarf ableiten lässt. Diese umfassen: Bordkante mit Kantenvorstand ab 3 cm (bis 12 cm), Pflasterstein (grober Naturstein), Grünstreifen sowie Hecken. Gleichzeitig wurde bei einer Bordkante zwischen Geh- und Radweg eine erhöhte Sturzgefahr gesehen, sodass diese langfristig zurückzubauen sind.

Als taktil nicht erfassbar hingegen wurden folgende Trennungsvarianten bewertet: Reiner Materialwechsel, Bordkante ohne Kantenvorstand und mit Kantenvorstand bis 3 cm, Pflasterstreifen (wenn sehr ähnlich zum Gehwegbelag), Markierungen sowie Poller. Tritt diese gemeinsam mit einer Breite unter 0,30 m auf, erzeugt es einen hohen Handlungsbedarf.

Trennung zum fließenden Kfz-Verkehr

Gemäß den Vorgaben der ERA müssen Trennstreifen zwischen dem Radverkehr und dem fließenden Kfz-Verkehr eine Mindestbreite von 0,50 m aufweisen und sowohl für Radfahrende als auch für den Kfz-Verkehr deutlich sichtbar sein. Wird der Radverkehr gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt, ist eine einfache Bordkante somit als Trennung nicht ausreichend, da sie die geforderte Breite von 0,50 m nicht erfüllt. Stattdessen sind Grünstreifen, Pflasterungen, Protektionselemente oder Markierungen erforderlich, um eine wirksame Trennung zum fließenden Kfz-Verkehr zu gewährleisten.

Ist keine sichtbare Trennung zum fließenden Kfz-Verkehr vorhanden, die Radinfrastruktur jedoch ausreichend breit, um den Sicherheitstrennstreifen, gemäß StVO, zu integrieren, wird zunächst kein kurzfristiger Handlungsbedarf gesehen.

Trennung zum ruhenden Kfz-Verkehr

Die notwendige Trennung zwischen der Radverkehrsinfrastruktur und dem ruhenden Kfz-Verkehr hängt von der Art der vorhandenen Radinfrastruktur sowie von der Anordnung der Parkflächen ab.

Für bauliche Radwege (gemeinsame und getrennte Geh- und Radwege) ist die Einrichtung eines Sicherheitstrennstreifens von 0,75 m zwischen der Radverkehrsanlage und dem ruhenden Verkehr erforderlich, wenn die Parkflächen in Längsaufstellung angeordnet sind. Bei Schräg- und Senkrechtparken muss eine Mindestbreite von 1,10 m eingehalten werden.

Wird der Radverkehr auf der Fahrbahn auf einem markierten Radfahrstreifen geführt, muss zwischen den Parkständen und der Radverkehrsinfrastruktur ein sichtbarer Sicherheitsabstand bestehen. Bei Längsparkständen am Fahrbahnrand ist ein Abstand von 0,50 m erforderlich. Bei Schräg- oder Senkrechtparken erhöht sich der Sicherheitsabstand auf 0,75 m.

Bei Schutzstreifen ist ein Sicherheitsraum notwendig. Bei angrenzenden Längsparkständen ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m (bei Schrägparken 0,75 m) auszubilden. Ausnahmen gibt es bei wenigen Parkvorgängen und beengten straßenräumlichen Situationen. In den Fällen kann der

Schutzstreifen inklusive Sicherheitsraum 1,50 m breit sein. Der Sicherheitstrennstreifen kann baulich oder durch Markierung hergestellt werden. Im Mischverkehr mit gleichzeitigem Fahrbahnrandparken ist kein expliziter Sicherheitstrennstreifen erforderlich.

Zufahrten und Einmündungen

Die Radwegeinfrastruktur wird immer wieder durch Zufahrten an Grundstücken oder Einmündungen mit untergeordneten Straßen unterbrochen.

An (insbesondere Grundstücks- und Parkplatz-) Zufahrten sollte das Oberflächenmaterial der Radverkehrsanlage durchgezogen werden. Ein Materialwechsel kann immer auch zu einer schlechteren Befahrbarkeit führen (insbesondere bei groben Pflasterungen und Absenkungen des Radweges). Ist eine vollständige Höhengleichheit im Bestand nicht gegeben, sollte die Radinfrastruktur dennoch komfortabel befahrbar sein. Faktoren wie Entwässerungsrinnen, hohe Bordsteinkanten oder Vorsprünge können die Befahrbarkeit negativ beeinflussen.

An Einmündungen hingegen ist eine Übereinstimmung des Oberflächenmaterials mit dem übrigen Radweg nicht zwingend erforderlich. Hier sollte jedoch ein nahezu höhengleicher Ausbau des Radwegs als Standard angestrebt werden. Auch in Fällen, in denen dieser nicht gegeben ist, sollte die Befahrbarkeit komfortabel bleiben. Hindernisse wie zu hohe Bordsteinkanten, zu tiefe Entwässerungsrinnen oder überstehende Asphaltkanten können mögliche Gründe für eine eingeschränkte Befahrbarkeit darstellen.

3.3 Hindernisse im Radwegenetz

Hindernisse im Radwegenetz gibt es häufig. Sie kommen in unterschiedlicher Art und Weise vor. Zu den Hindernissen zählen u.a. Poller, Abfallbehälter, aber auch fehlende Aufstellflächen an Querungen und Kreuzungen sowie plötzlich endende Radinfrastrukturen. Durch die Bandbreite an unterschiedlichen Hindernissen wurden im Rahmen der Analyse in Braunschweig drei Unterkategorien entwickelt.

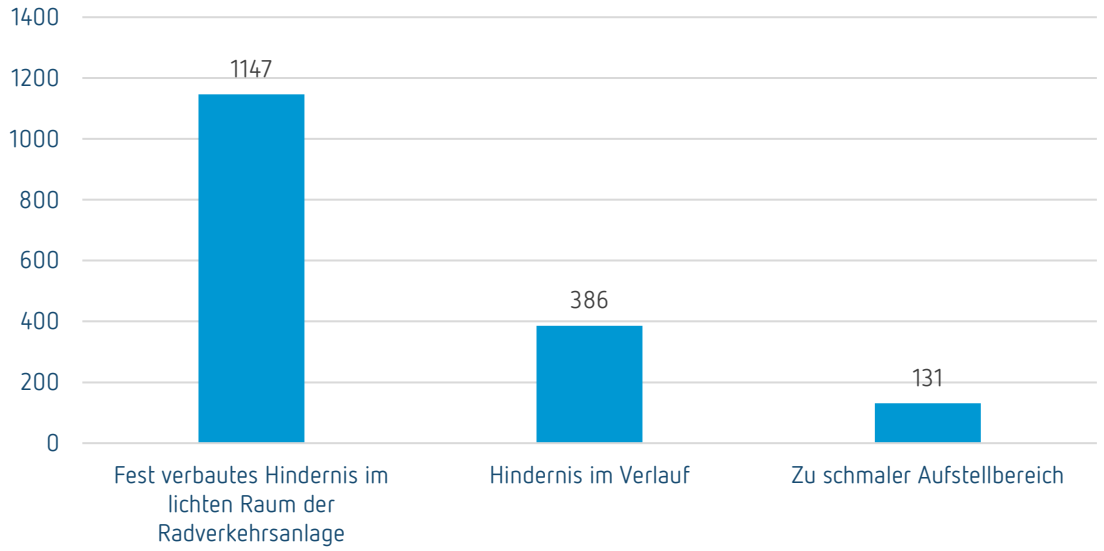
Die erste Kategorie ist **„fest verbaute Hindernisse"**. Unter fest verbaute Hindernisse fallen Fahrradabstellanlagen, Zäune, Masten, Poller, Abfallbehälter oder auch Hecken und Bäume. In dieser Kategorie sind Hindernisse dokumentiert, die zu nah (seitlich weniger als 0,25 m und oberhalb weniger als 2,50 m) an der Radinfrastruktur stehen sowie fest verbaut sind.

Liegen die Hindernisse auf der Radinfrastruktur, fallen sie in die Kategorie **„Hindernisse im Verlauf"**. Diese Hindernisse behindern den Radverkehr, indem sie auf und nicht neben der Radinfrastruktur liegen. Zu dieser Kategorie zählen u.a. Umlaufsperren, Treppen und Poller. Fehlende Bordsteinabsenkungen und eine plötzlich endende Radverkehrsführung ohne erkennbare Weiterführung sind ebenfalls dieser Kategorie zugehörig.

Die dritte Kategorie umfasst **„zu schmale Aufstellflächen"** vor Lichtsignalanlagen, an Mittelinseln und an nicht signalisierten Knoten. In einigen Fällen fehlen solche Aufstellflächen, sie sind zu gering dimensioniert oder behindern durch ihre Verortung andere Verkehrsströme.

Durch die Befahrung und die Onlinebeteiligung gibt es insgesamt 1.664 Hindernisse, die das Radnetz in Braunschweig betreffen.

Abbildung 14: Verteilung der erhobenen Hindernisse



3.3.1 Standards

Auf der Fahrradinfrastruktur sollten keine Hindernisse im Verlauf oder in der Nähe (seitlich 0,25 m und oberhalb 2,50 m) sein. Dazu zählen Masten, Stromkästen oder Fahrradabstellanlagen. Darüber hinaus gibt es Hindernisse, wie Poller oder Umlaufsperren, die unter bestimmten Voraussetzungen eingesetzt werden und deren Standards ausführlicher beschrieben werden müssen.

Maße von Aufstellflächen

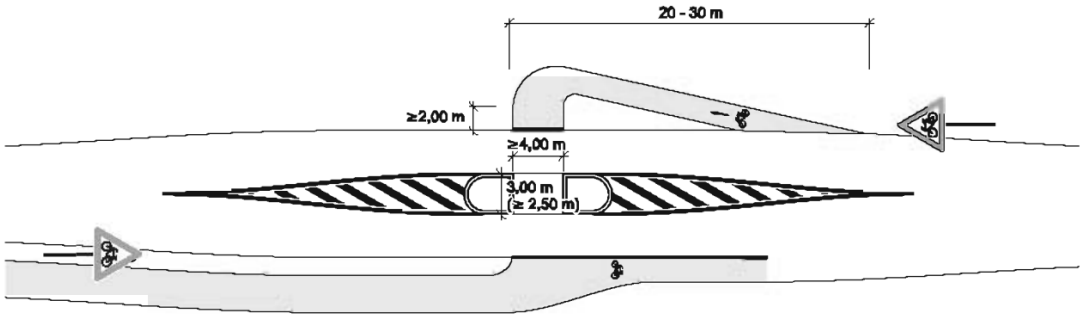
Bei den Aufstellflächen gibt es verschiedene Möglichkeiten, für welchen Zweck und wie eine Aufstellfläche eingesetzt wird. Ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) vor Knoten mit Lichtsignalanlage (LSA) sollte laut ERA eine Länge von 3,00 – 5,00 m haben und über die gesamte Breite des Fahrstreifens markiert werden. Eingesetzt werden sollen sie an Knotenpunkten mit langer Sperrzeit, sodass Radfahrende die Möglichkeit bekommen, am stehenden Kfz-Verkehr vorbeizufahren und sich direkt vor der LSA aufzustellen. Ein ARAS sollte mit einem Schutzstreifen oder vorrangig einem Radfahrstreifen in der Knotenpunktzufahrt kombiniert werden.

Abbildung 15: ARAS in der Kastanienallee (Quelle: Stadt Braunschweig)

Wird der Radverkehr an einer LSA im Seitenraum geführt, sind die Aufstellflächen so zu dimensionieren, dass sich der Radverkehr innerhalb der Bereiche aufstellen kann. So kann vermieden werden, dass benachbarte Fußverkehrsflächen belegt werden. Bei hohem Radverkehrsaufkommen und Pulkbildungen erfordert dies eine Aufweitung der Radwege, die mit einer verbreiterten Radwegefurt über den Knotenpunkt geführt werden. Damit sich kreuzende Radverkehrsströme nicht durch Aufstellflächen behindern, sind Aufstellflächen weiter vor den Knoten zu legen oder die Aufstellfläche muss verbreitert werden.

Bestimmte Maße für Aufstellflächen sind auch bei Mittelinseln einzuhalten. Diese sollten mindestens 2,50 m (besser 3,00 m) lang und 4,00 m breit sein (siehe Abbildung 16). Bei Zweirichtungsverkehr oder hohem Radverkehrsaufkommen ist die Fläche entsprechend zu erweitern. Pro Radfahrendem ist mit einer Fläche von 1,50 m² zu rechnen (RiLSA 2015: 34).

Abbildung 16: Überquerungsstelle mit Mittelinsel (ERA 2010: 73)



Abmessungen von Absperrelementen

Zu den Absperrelementen zählen u.a. Poller, Pfosten, Mauern und Pflanzenbeete. All diese Elemente werden eingesetzt, um den Kfz-Verkehr zu beschneiden. Dem Kfz-Verkehr ist es in den meisten Einsatzfällen im Vorhinein untersagt, die Fuß- und Radinfrastruktur zu nutzen. Da Poller auch negative Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr haben können, sollen diese Elemente nur eingesetzt werden, wenn größere Nachteile vermieden werden und Mindestsichtfelder nicht eingeschränkt werden. Laut dem Standard der Braunschweiger Verwaltung müssen Elemente, die eine Mindesthöhe von 0,90 m haben, mit einem Abstand von 0,25 m zur Fahrradinfrastruktur angeordnet werden. Der Abstand zwischen zwei Pollern oder Pfosten sollte zwischen 1,30 und 1,70 m liegen.

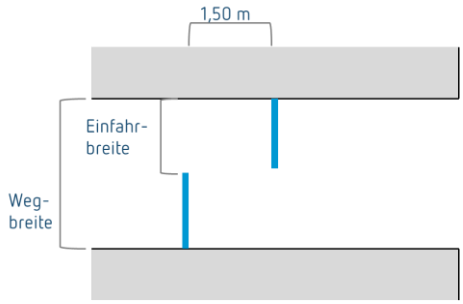
Sind bei selbstständigen Radwegen bzw. im Außenortsbereich bauliche Maßnahmen zur Fernhaltung der Kraftfahrzeuge nötig, sollte zunächst die punktuelle Verengung des Weges auf 2,00 m mittels seitlicher Bordführung unterstützt durch seitliche Poller, geprüft werden. Sind Poller/ Sperrpfosten im Weg unverzichtbar, sind diese auffällig zu färben und nach beiden Seiten voll retroreflektierend auszuführen. (ERA 2010, Seite 81)

Abmessungen von Umlaufsperren

Umlaufsperren dienen einer ähnlichen Funktion wie Absperrelemente. Zusätzlich dazu reduzieren sie die Fahrgeschwindigkeit des Radverkehrs. An Gefahrenstellen kann das zum Schutz aller Verkehrsteilnehmenden sinnvoll sein. Zwischen dem zu kreuzenden Verkehrsweg und der Umlaufsperre ist nach ERA eine Aufstellfläche von 3,00 m Länge erforderlich. Auf diese Weise müssen Kreuzende des Verkehrsweges nicht auf dem Verkehrsweg anhalten, wodurch der Verkehr auf dem Verkehrsweg behindert werden würde. Stark frequentierte Wege sollen mehrere Durchlässe nebeneinander haben, damit Stauungen verhindert werden können.

Der Abstand zwischen den Gittern beträgt nach ERA mind. 1,50 m. Die Einfahrbreite dagegen ist abhängig von der Wegbreite (siehe Abbildung 17).

Abbildung 17: Anforderungen an die Bemaßung von Umlaufsperren nach ERA



Wegbreite [m]	Einfahrbeite [m]
2,00	1,15
> 2,00 – 2,50	1,30
> 2,50	1,50

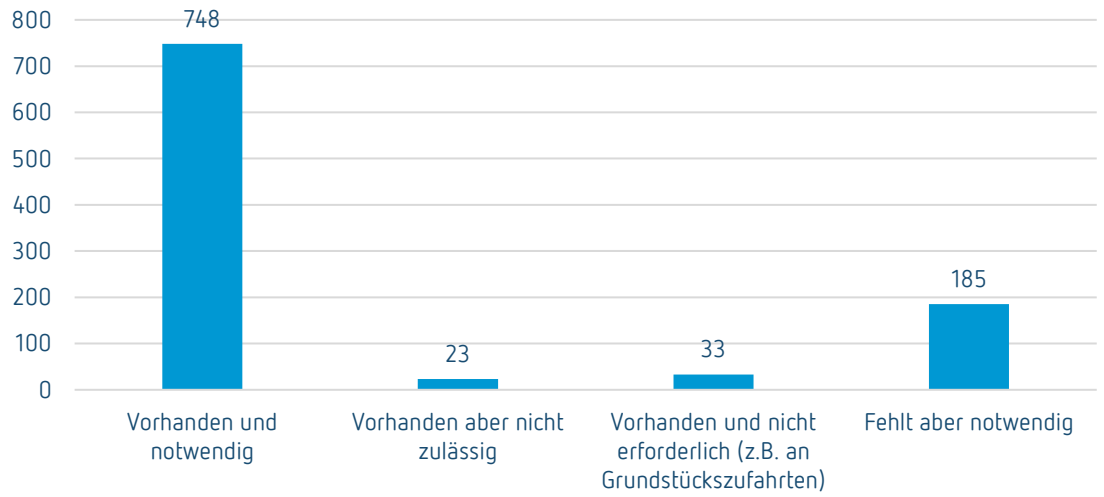
4 Zentrale Ergebnisse

Nachfolgend werden, aufgrund der großen Daten und Informationsmenge, ausgewählte zentrale Ergebnisse der systematischen Befahrung und Analyse dargestellt. Umfassende Auswertungen sowie Einzelauswertungen sind auf Grundlage der umfassenden Shape-Dateien und der darin enthaltenen Daten mit einem Geoinformationssystem (GIS) möglich. Alle erhobenen Daten und Auswertungen liegen der Verwaltung der Stadt Braunschweig im Einzelnen vor.

4.1 Radwegefurten

Eine erste wichtige Einschätzung zur Bewertung der insgesamt 989 Furten war die Frage nach der Notwendigkeit der Furten. Der Großteil der erhobenen Furten befindet sich in korrekter Lage und ist laut StVO notwendig. 33 Furten sind nicht erforderlich, jedoch zulässig (z.B. an Grundstückszufahrten). Im Untersuchungsnetz wurden 26 Furten gefunden, die nach den Regelungen der StVO an diesem Ort nicht markiert werden dürften. Bei 185 Querungen fehlt eine Furt, obwohl sie laut StVO benötigt wird. Da Radwegefurten stets zu markieren sind, zählen Belagswechsel nicht als markierte Furt. Aufgrund dessen kommt die hohe Zahl von nicht vorhandenen Furten zu Stande. Von den 185 Querungen haben 177 Querungen einen Materialwechsel und 8 Querungen weder eine Markierung noch einen Materialwechsel.

Abbildung 18: Bewertung der Notwendigkeit und Zulässigkeit der Furten laut StVO



Der Großteil der markierten weißen Furten entspricht den Anforderungen der StVO und ist in ihrer Markierung nach RMS richtig ausgeführt (Strichlänge, Breite und Lückenabstand). Eine Maßnahme an der weißen Furtmarkierung selbst ist nicht notwendig. Etwa 333 erhobene, weiße Furtmarkierungen sind bereits stark abgefahren und sollten erneuert werden. Weitere 89 Furten entsprechen nicht den Anforderungen der RMS, weil die Furt beispielsweise durch weiße Pflastersteine gebildet wurde, die Strichbreite/Strichlänge/Lückengröße nicht den Anforderungen entspricht oder die

Furt trichterförmig markiert ist. An 185 Stellen müssen Furten erstmalig neu markiert werden, insbesondere, weil hier aktuell nur andersfarbiges Material die Furt darstellt.

Abbildung 19: Notwendige Maßnahme auf Grundlage der StVO-Konformität

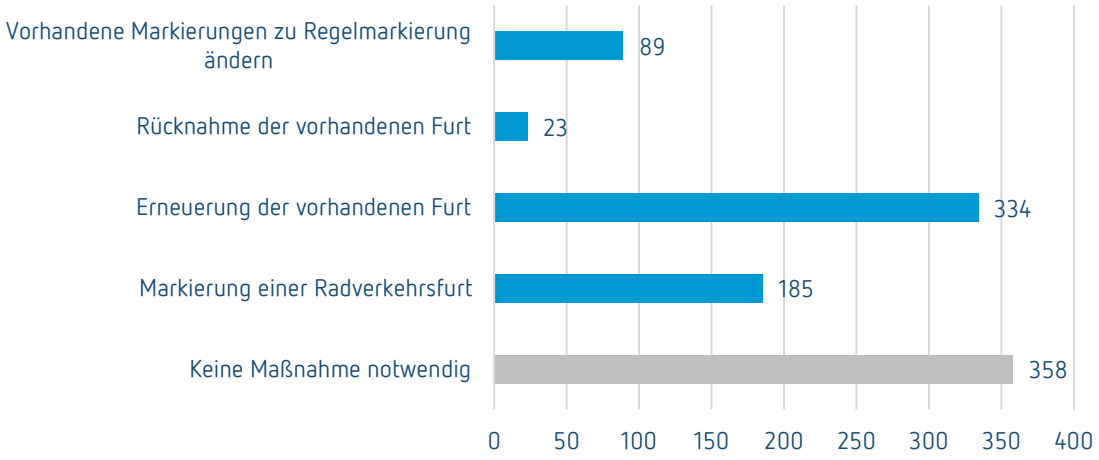


Abbildung 20: Beispiele für Furten mit Handlungsbedarf aufgrund der StVO-Konformität

Metallplatten entsprechen nicht den Anforderungen der StVO und RMS

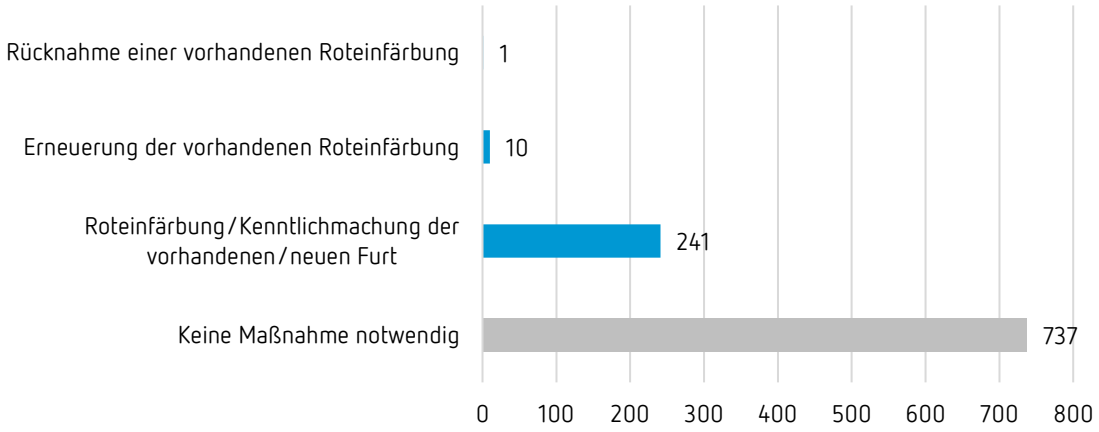
Auch ein Farbwechsel der Pflasterung entspricht nicht den Anforderungen der StVO und RMS

Stark abgefahrene Furtmarkierungen

Breite der Markierung entspricht der einer Fußverkehrsfurt und nicht einer Radwegefurt

An Stellen mit einem hohen bis sehr hohen Gefährdungspotenzial sollen die Furten zur Erhöhung der Sicherheit rot markiert oder anderweitig zusätzlich gekennzeichnet werden. Dies betrifft im Untersuchungsnetz 241 Standorte (siehe Abbildung 21), wobei 222 Furten aufgrund von Unfallauffälligkeiten ein sehr hohes Gefährdungspotenzial aufweisen. Die Unfallauffälligkeiten an Furten wurden durch die Polizei bewertet. An 10 Furten müssen die Roteinfärbungen aufgrund ihrer Qualität erneuert werden, an einem Standort muss die Roteinfärbung gemeinsam mit der eigentlichen Furt zurückgenommen werden.

Abbildung 21: Notwendige Maßnahmen Rotmarkierung von Furten



An Gefahrenstellen kann durch die Markierung des Sinnbilds Fahrrad auf der Furt auf den querenden Radverkehr hingewiesen werden. Für jede Fahrspur ist ein Sinnbild vorzusehen. In besonderen Konfliktbereichen kann eine zusätzliche Roteinfärbung der Furt erfolgen. Radwegefurten im Zweirichtungsverkehr sind grundsätzlich alle mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen zu markieren. Wie in Abbildung 23 deutlich wird, fehlen an 182 Furten mit Radverkehr im Zweirichtungsverkehr oder nicht eindeutigen Regelungen diese Piktogramme und Richtungspfeile. Radfurten, die im Zweirichtungsverkehr genutzt werden, haben immer schon ein erhöhtes Gefahrenpotenzial. An 8 Standorten sind die vorhandenen Markierungen zu entfernen und an 7 Standorten sind diese aufgrund ihrer Qualität zu erneuern. An den vorhandenen Furten im Einrichtungsverkehr sind die Piktogramme nicht regelhaft vorgesehen. Bei Neumarkierungen werden diese jedoch nach dem Standard der Stadt Braunschweig hinzugefügt, dies betrifft im Bestand 739 Furten.

An Radwegefurten mit Zweirichtungsverkehr gibt es überproportional häufig ein erhöhtes Gefährdungspotenzial oder ein sehr hohes Gefährdungspotenzial aufgrund von Unfallhäufigkeiten. Zweirichtungsverkehr bedeutet immer ein besonderes Konfliktpotenzial, wodurch das Gefährdungspotenzial zu erklären ist. Von den Furten mit nicht eindeutigen Regelungen oder eindeutigem Zweirichtungsverkehr, haben nur 4 % ein geringes Gefährdungspotenzial (siehe Abbildung 22). Etwa 68 % dieser Furten haben ein erhöhtes oder hohes Gefährdungspotenzial und 28 % sogar ein sehr hohes Gefährdungspotenzial aufgrund von Unfallhäufigkeiten. Bei Furten im Einrichtungsverkehr haben mit 66 % der Furten ein geringes Gefährdungspotenzial und ca. 23 % ein sehr hohes Gefährdungspotenzial.

Abbildung 22: Gefährdungspotenzial an Furten nach Ein- und Zweirichtungsverkehr

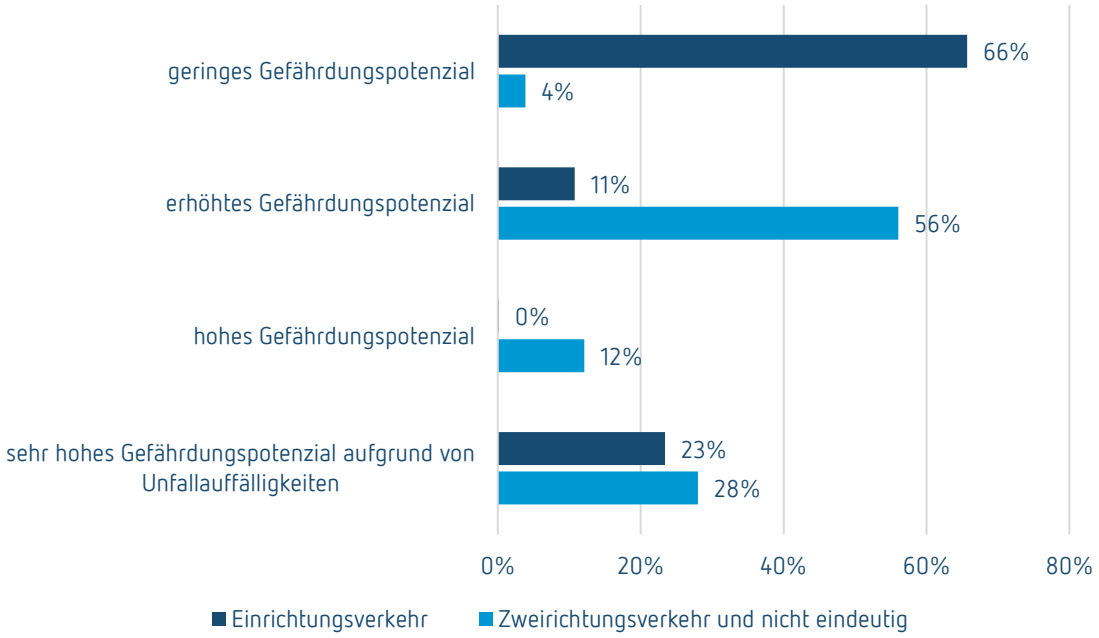


Abbildung 23: Notwendige Maßnahmen Piktogramme und Richtungspfeile an Furten

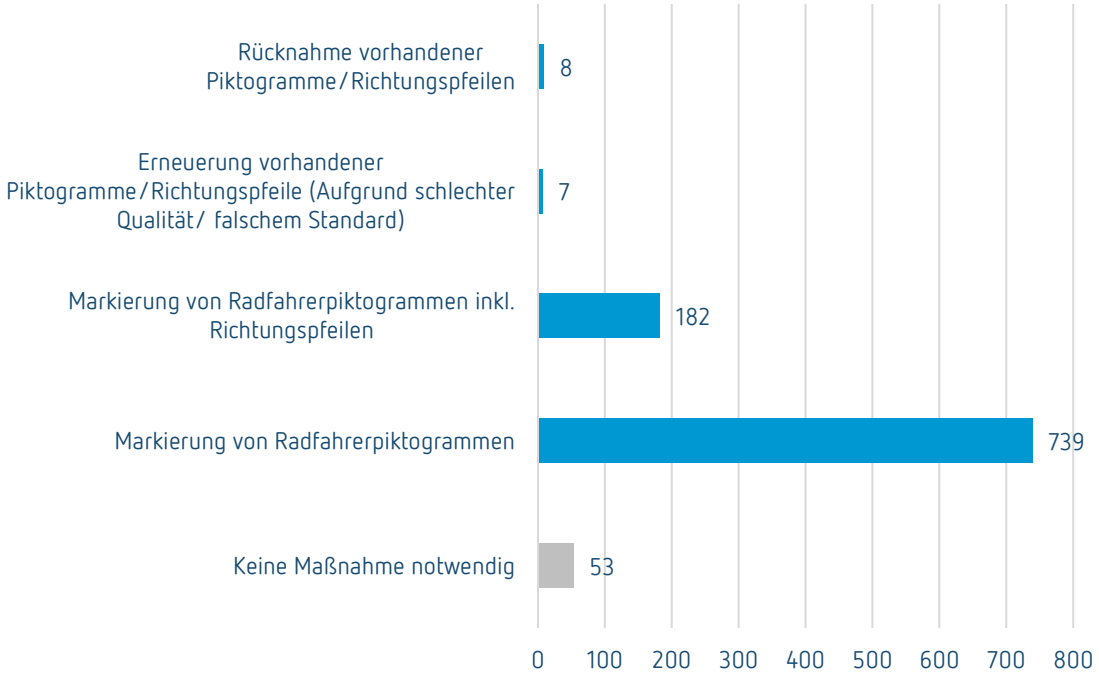


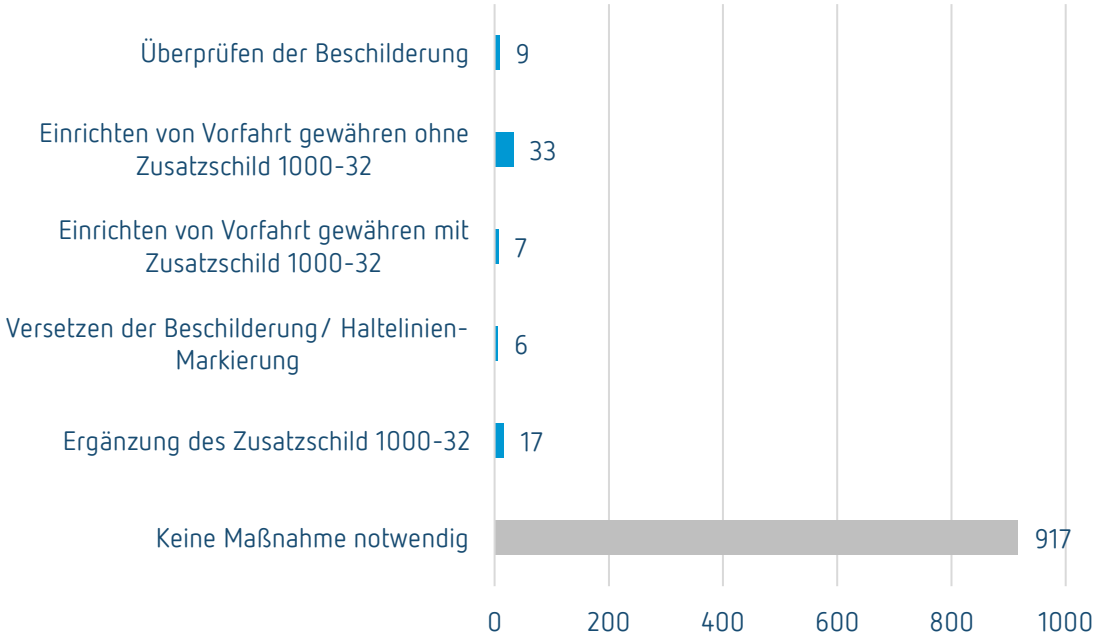
Abbildung 24: Beispiele notwendiger Maßnahmen an Furten aufgrund fehlender Piktogramme und Richtungspfeilen

Radverkehr ist hier im Zweirichtungsverkehr unterwegs, die vorhandenen Pfeile sind nichtmehr sichtbar

Radverkehr ist hier im Zweirichtungsverkehr unterwegs, Radpiktogramme und Richtungspfeile sowie eine passende Beschilderung sind nicht vorhanden

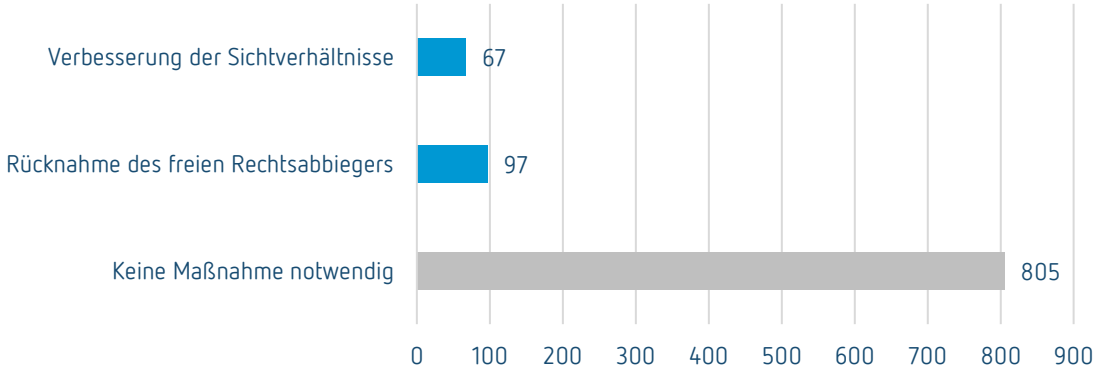
Abschließend wurde auch die Beschilderung der wartepflichtigen Straße/Einmündung betrachtet. So führt es beispielsweise zu einem erhöhten Gefahrenpotenzial, wenn die Beschilderung sich erst hinter der Radwegefurt befindet. Dies wurde an 6 Furten festgestellt, die Beschilderung gilt es hier zu versetzen. An weiteren 37 Furten fehlte die Beschilderung und sollte ergänzt werden – je nach Richtungsführung des Radverkehrs mit oder ohne Zusatzzeichen 1000-32 „Radfahrer kreuzen von rechts und links". An 17 Furten wird der Radverkehr im Zweirichtungsverkehr geführt, die Verkehrsteilnehmenden aus der untergeordneten Straße werden hierüber jedoch nicht per Beschilderung informiert. Hier gilt es, das Zusatzschild zu ergänzen.

Abbildung 25: Notwendige Maßnahmen an der Beschilderung der Furten



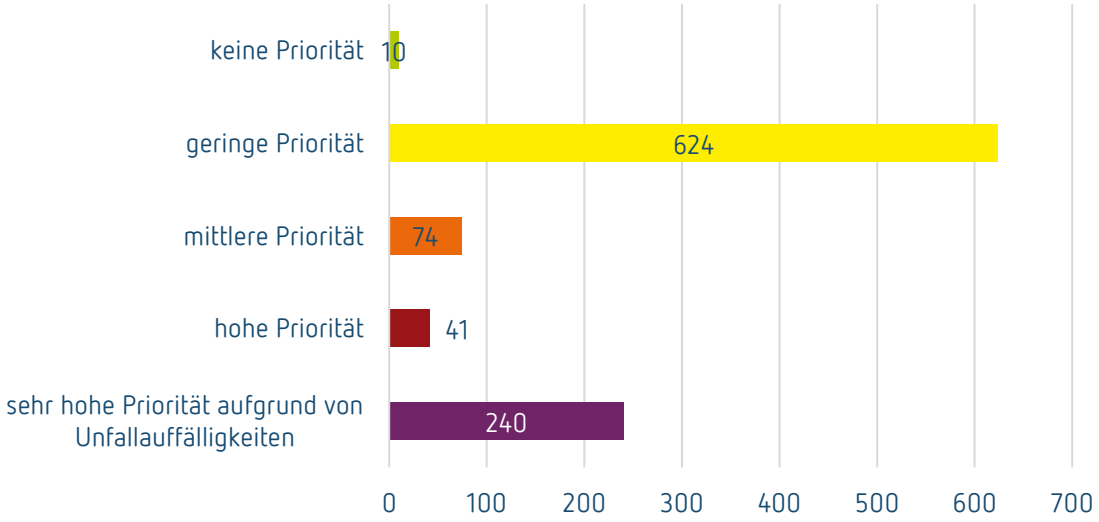
Abschließend wurden Maßnahmen aufgezeigt, um die Sicherheit an Furten weiter zu erhöhen, wobei dies insbesondere die Verbesserung der Sichtverhältnisse und die Rücknahme von freien Rechtsabbiegern betrifft. Das Thema der Freigabezeiten für den Radverkehr wurde im Rahmen der Bestandsanalyse nicht umfassend erhoben. Im Rahmen der Onlinebeteiligung wurde jedoch deutlich, dass das Thema der Freigabe- und Umlaufzeiten für den Radverkehr an Lichtsignalanlagen für viele eine Problemlage darstellt.

Abbildung 26: Weitere Maßnahmen an Furten



Furten mit Unfallauffälligkeiten, denen eine Maßnahme zugeordnet werden konnte, haben eine sehr hohe Priorität bekommen (240 Stück). Furten, die keine Auffälligkeiten im Unfallgeschehen aufweisen, jedoch laut StVO notwendig sind, wurde mit einer hohen Priorität belegt, da die fehlende Markierung ein zusätzliches Gefahrenpotenzial darstellen kann (41 Stück). Die Rücknahme von Furten oder notwendige Anpassungen an der Beschilderung wurden mit einer mittleren Priorität belegt (74 Stück). Furten, die laut StVO notwendig/nicht erforderlich sind (z.B. an Grundstückszufahrten), in ihrer Markierung jedoch nicht vollständig/regelkonform sind, erhalten zunächst eine geringe Priorität (624 Stück). Insgesamt ergaben sich so noch 10 Furten ohne notwendige Maßnahme und damit ohne Priorität.

Abbildung 27: Prioritäten der Radwegefurten



Der Großteil der Furten befindet sich aufgrund der Dichte der Straßen im Stadtbezirk Mitte. Hier befindet sich auch der Großteil der Furten mit einer sehr hohen Priorität. Ebenso befinden sich in den Stadtteilen Westliches Ringgebiet und Nordstadt-Schunteraue viele Furten, die aufgrund von Unfallauffälligkeiten zeitnah betrachtet werden sollten.

Abbildung 28: Verteilung der Prioritäten der Furten auf die Stadtbezirke

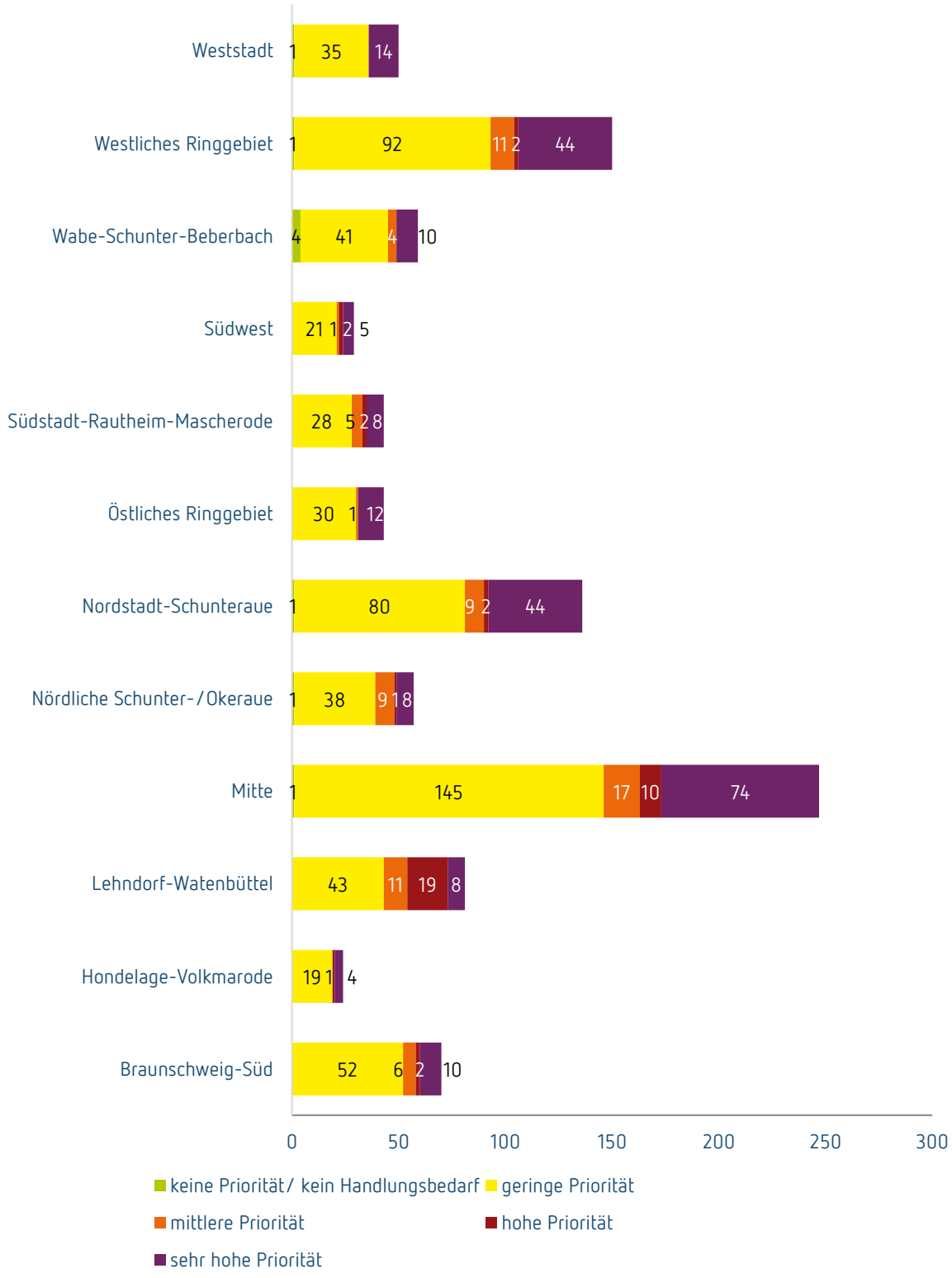
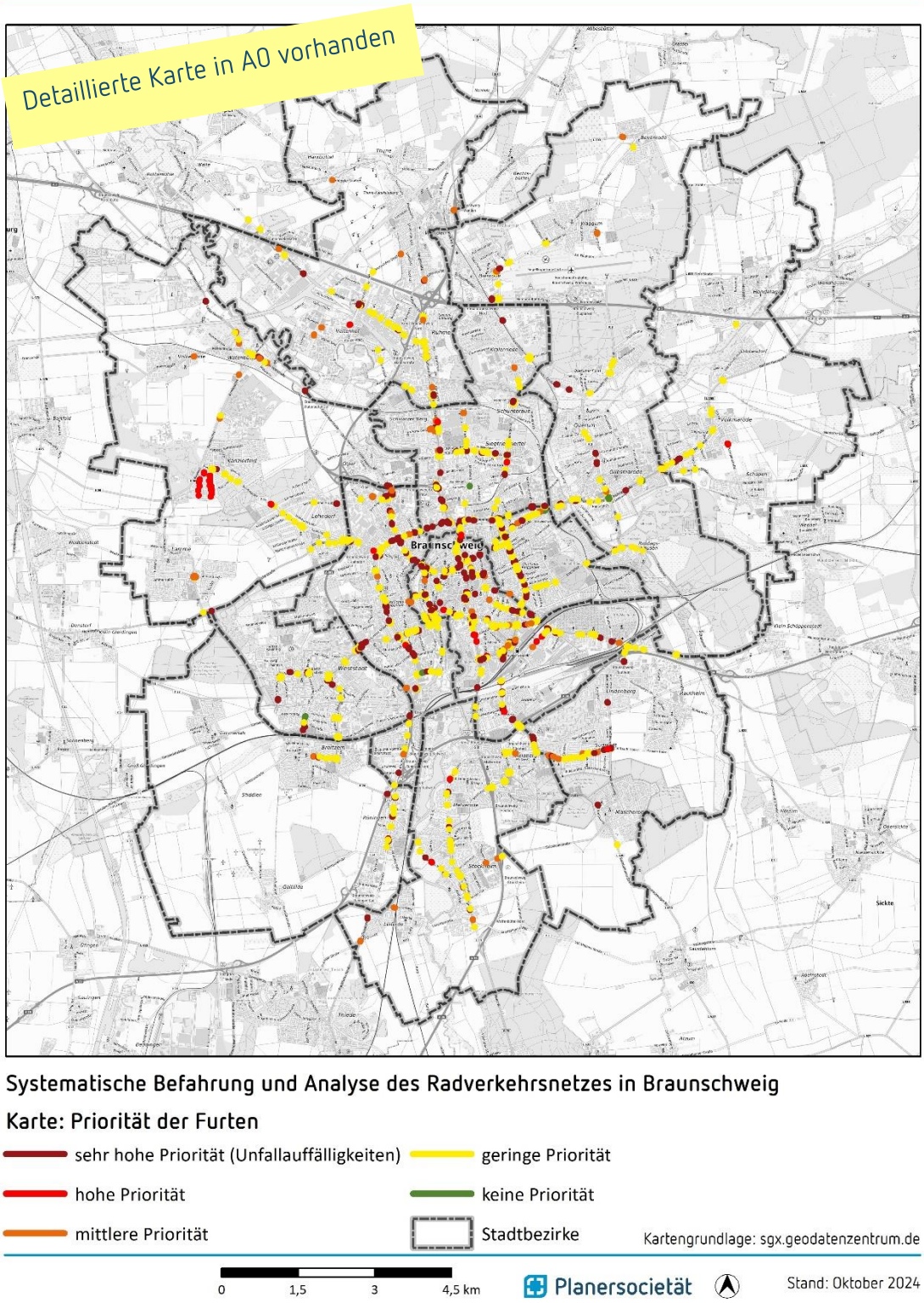


Abbildung 29: Räumliche Verteilung der Prioritäten der Radwegefurten



Quelle: Planersocietät

4.2 Radwegeinfrastruktur

Anhand der Befahrung sowie der Eintragung in das GIS wurden rund 2.300 Abschnitte definiert, die ein Gesamtnetz von etwa 610 km umfassen.

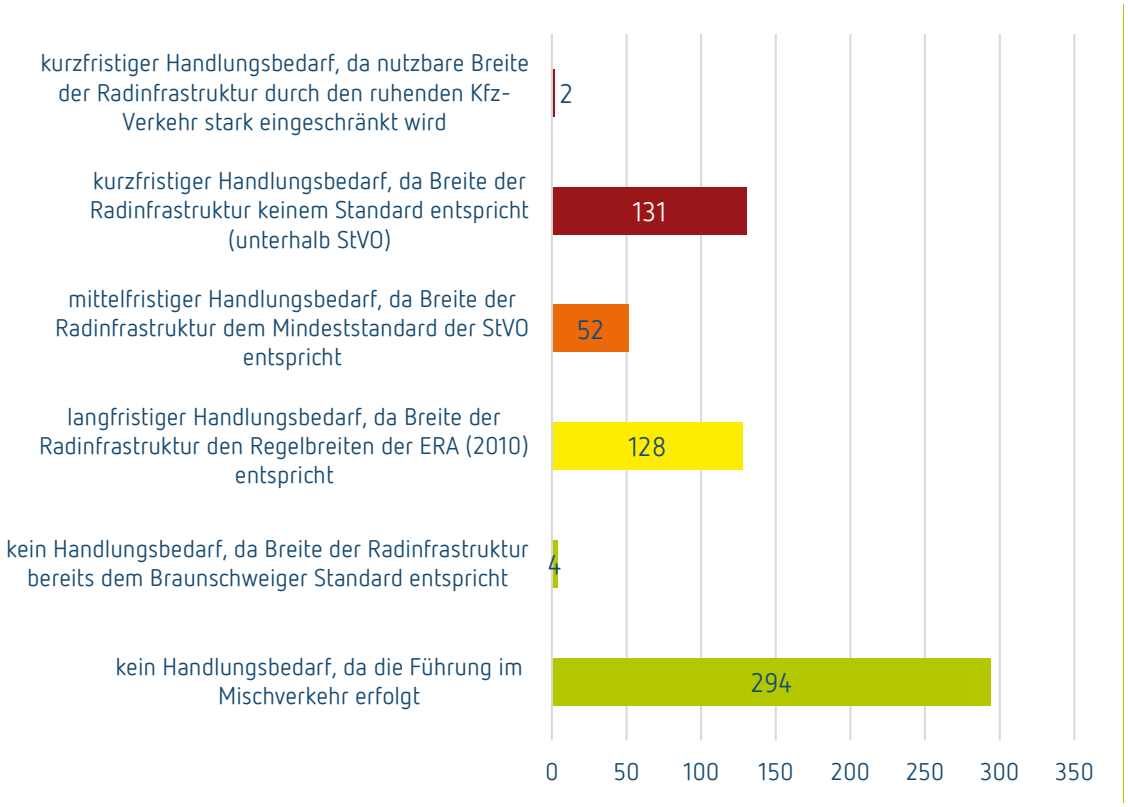
In der ersten Kategorie der Radinfrastruktur wurden alle 2.300 Abschnitte und damit 610 km betrachtet. Die Betrachtung der weiteren Kategorien, wie z.B. Trennung zum Fußverkehr, wurde zunächst auf Relevanz bewertet, sodass sich in den übrigen Kategorien unterschiedliche km an untersuchtem Netz ergeben. Vor dem Hintergrund der Relevanz wurden unterschiedlich viele Abschnitte betrachtet:

- Trennung zum Fußverkehr: ca. **150 km** (ca. 850 Abschnitte)
- Trennung zum fließenden Kfz-Verkehr: ca. **170 km** (ca. 720 Abschnitte)
- Trennung zum ruhenden Kfz-Verkehr: ca. **120 km** (ca. 560 Abschnitte)
- Zufahrten: ca. **110 km** (ca. 490 Abschnitte)
- Einmündungen im Streckenverlauf: ca. **90 km** (ca. 370 Abschnitte)

Handlungsbedarf Breite der Radinfrastruktur

Die Breiten wurden in Bezug auf den Braunschweiger Standard sowie die einschlägigen Regelwerke bewertet. Dabei wurde ersichtlich, dass bei knapp der Hälfte der untersuchten Strecken der Radverkehr im Mischverkehr mit dem Kfz geführt wird, sodass sich hier zunächst keine Anforderungen an die Breite ableiten lassen. Ca. 3,6 km der untersuchten Strecken entsprechen bereits dem Braunschweiger Standard als Zielwert und bedürfen in diesem Themenfeld keiner Anpassung. Knapp 130 km der untersuchten Wege entsprechen bereits den Anforderungen der ERA, diesen Wegen wurde ein langfristiger Handlungsbedarf zugeschrieben. Mittelfristiger Handlungsbedarf wird bei knapp 50 km gesehen, da die Breiten zwar den Anforderungen der StVO entsprechen, diese jedoch deutlich unter den Werten der aktuellen Regelwerke liegen. Bei knapp 135 km wird ein kurzfristiger Handlungsbedarf gesehen, weil die Breiten der Infrastruktur sogar unter den Anforderungen der StVO liegen oder die nutzbare Breite stark durch den ruhenden Kfz-Verkehr eingeschränkt ist, was durch eine Umorganisation verbessert werden könnte.

Abbildung 30: Handlungsbedarf an der Radinfrastruktur aufgrund der Breiten (in km)

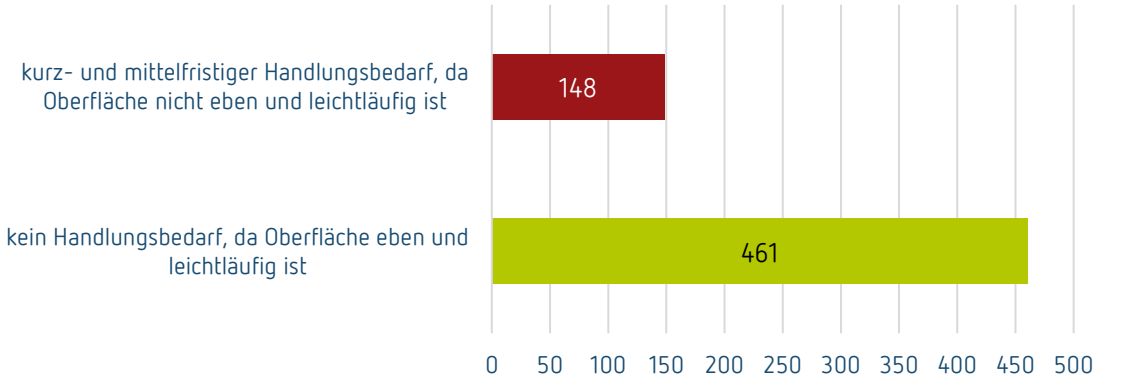


Handlungsbedarf Oberfläche

Die Radinfrastruktur wurde anschließend subjektiv aufgrund ihrer Oberfläche bewertet. Ziel der Stadt Braunschweig ist es, dass die Radinfrastrukturen eben und leichtläufig sind und somit gut mit dem Rad befahren werden können. Dies trifft bereits bei 75% der untersuchten Wege zu. Bei 148 km wird kurz- bis mittelfristiger Handlungsbedarf gesehen.

Eine detaillierte Befahrung der Radwege mithilfe von Messgeräten erfolgte parallel durch die Stadt Braunschweig im Rahmen des Erhaltungsmanagements der Radinfrastruktur.

Abbildung 31: Handlungsbedarf an der Radinfrastruktur aufgrund der Oberflächen (in km)

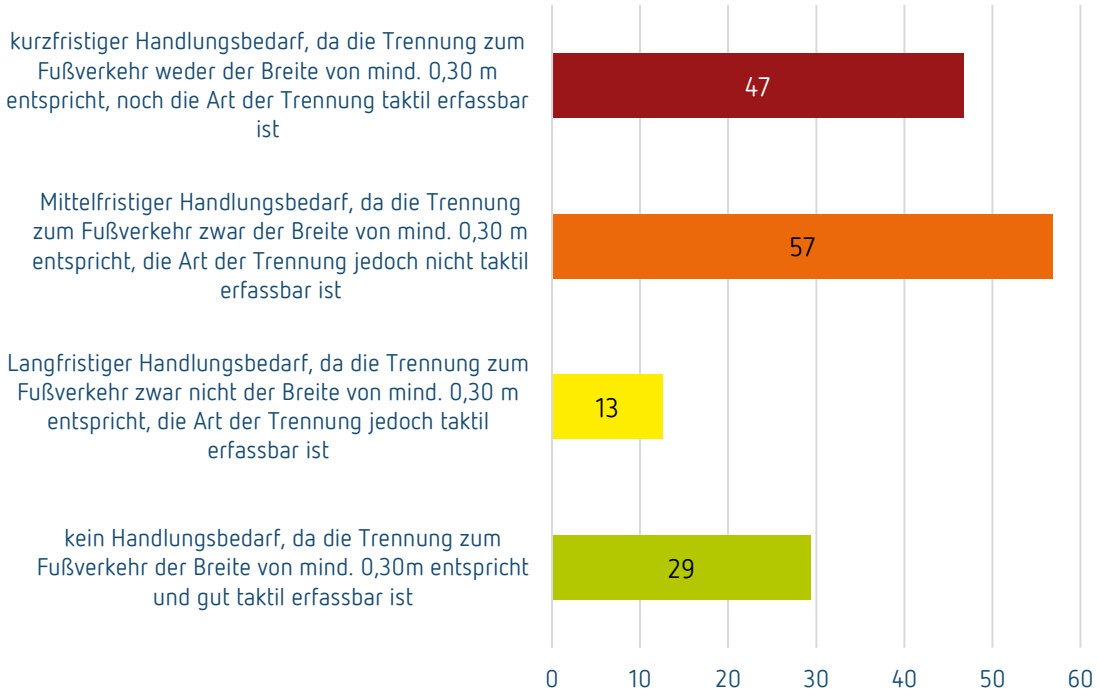


Handlungsbedarf Trennung und Bordkante zum Fußverkehr

Auf etwa 150 km der untersuchten Wege ist eine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr relevant, weil hier beispielsweise ein getrennter Geh- und Radweg vorliegt. Die Trennung zum Fußverkehr sollte mindestens 30 cm breit sein und insbesondere für den Fußverkehr taktil erfassbar sein.

Auf 29 km sind diese Anforderungen bereits erfüllt. Auf 13 km wird ein langfristiger Handlungsbedarf gesehen, da die Trennung zwar keine Breite von 30 cm hat, diese jedoch taktil erfassbar ist und damit das Gefahrenpotenzial für einen Zusammenstoß zwischen Fuß- und Radverkehr als gering eingeschätzt wird. Insgesamt sind mehr als 2/3 der Trennungen zwischen Rad- und Fußverkehr aktuell taktil nicht erfassbar. Mittelfristiger Handlungsbedarf wird auf 57 km der Strecke gesehen, weil die Trennung hier nicht taktil erfassbar ist, auch wenn sie eine Breite von 30 cm entspricht. Dies trifft insbesondere bei markierten Lösungen oder unterschiedlich farbigen Pflasterungen zu. Bei weiteren 47 km wird kurzfristiger Handlungsbedarf gesehen, weil die Trennung hier weder taktil erfassbar ist noch eine Breite von 30 cm besitzt.

Abbildung 32: Handlungsbedarf an der Radinfrastruktur aufgrund der Trennung zum Fußverkehr (in km)



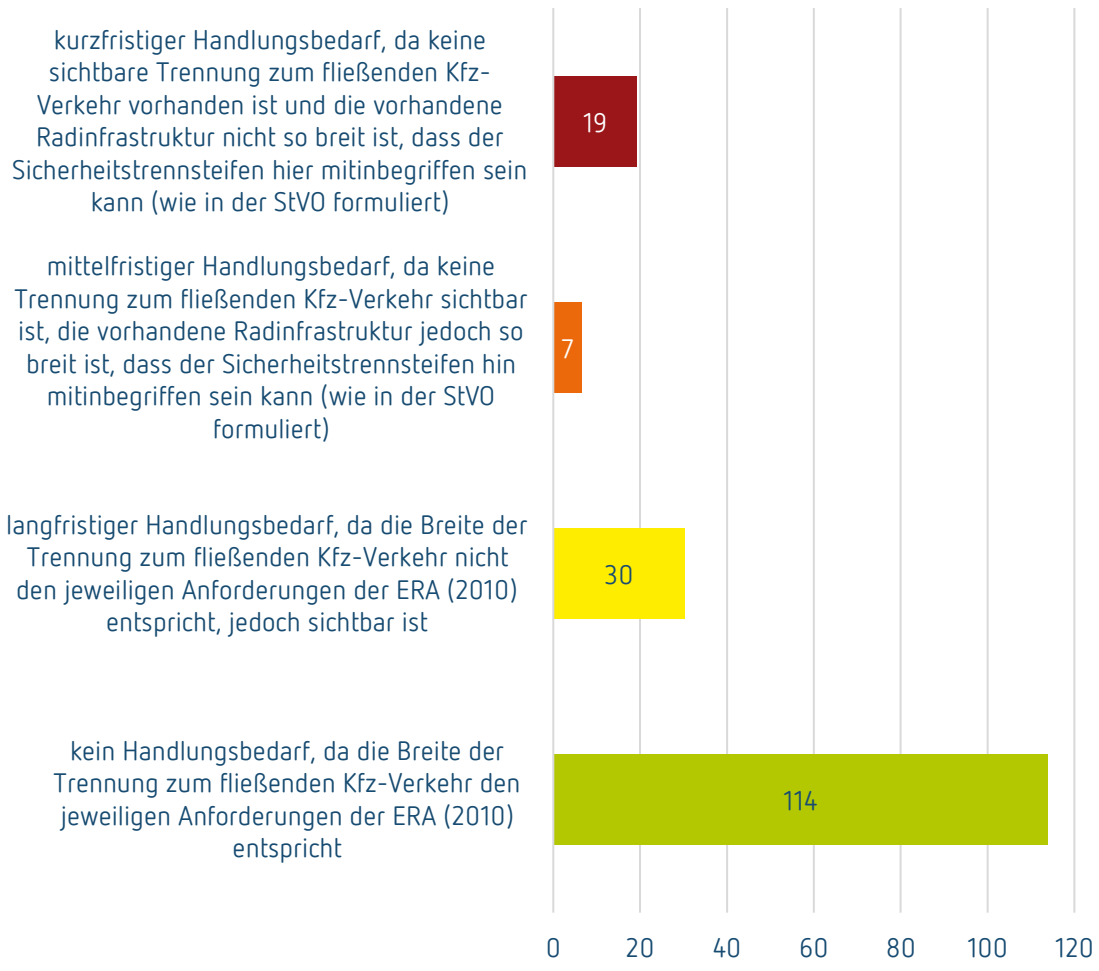
Für den Radverkehr kann die Trennung zum Fußverkehr zu einer Gefahr werden, wenn hier beispielsweise eine bestehende Bordkante eingebaut ist, die beim Überfahren zu Stürzen führen kann. Dies trifft zusätzlich auf 13 km und damit etwa 10% der vorhandenen Trennungen zu.

Handlungsbedarf Trennung zum fließenden Kfz-Verkehr

Auf etwa 170 km der untersuchten Wege ist eine Trennung zwischen Radverkehr und fließendem Kfz-Verkehr notwendig, da der Radweg oder gemeinsame Geh- und Radweg beispielsweise direkt an die Fahrbahn angrenzt. Die Regelwerke geben hier notwendige Sicherheitsabstände vor.

Auf 114 km besteht kein Handlungsbedarf, da die Breite der Trennung zum fließenden Kfz-Verkehr den jeweiligen Anforderungen der ERA 2010 entspricht. Auf 30 km besteht langfristiger Handlungsbedarf, da die Breite der Trennung zum fließenden Kfz-Verkehr nicht den jeweiligen Anforderungen der ERA 2010 entspricht, jedoch sichtbar ist. Bei 7 km besteht ein mittelfristiger Handlungsbedarf, da keine Trennung zum fließenden Kfz-Verkehr sichtbar ist, die vorhandene Radinfrastruktur jedoch so breit ist, dass der Sicherheitstrennsteifen inbegriffen sein kann (wie in der StVO formuliert). Die Anforderungen der StVO sind hier also noch erfüllt. Auf knapp 20 km besteht ein kurzfristiger Handlungsbedarf, da keine sichtbare Trennung zum fließenden Kfz-Verkehr vorhanden ist und die vorhandene Radinfrastruktur nicht so breit ist, dass der Sicherheitstrennsteifen hier inklusive sein kann (wie in der StVO formuliert). Hier sind selbst die Anforderungen der StVO nicht mehr erfüllt.

Abbildung 33: Handlungsbedarf aufgrund der Trennung fließenden Kfz-Verkehr (in km)

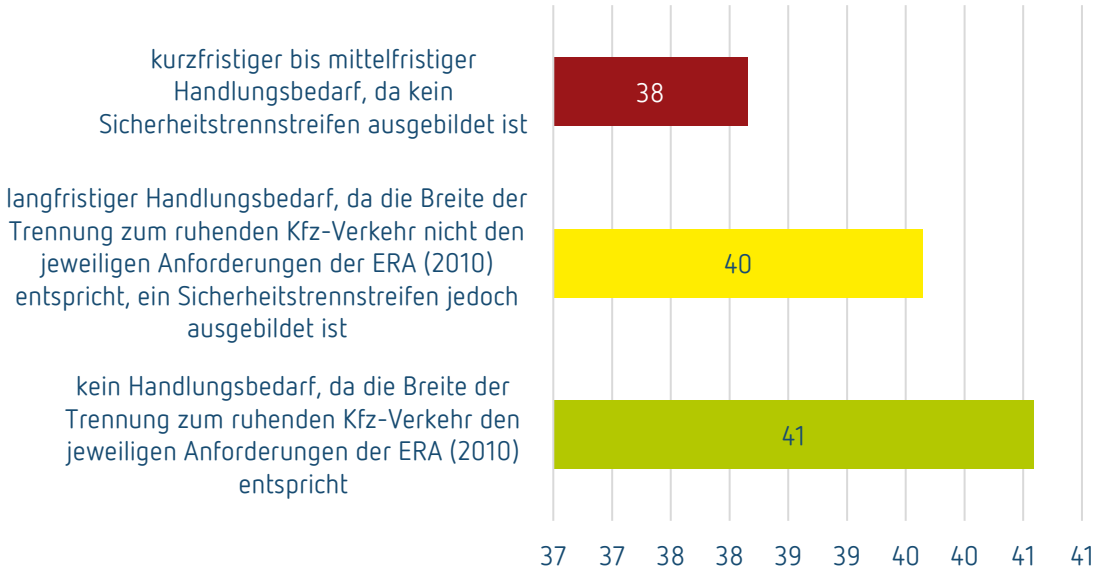


Handlungsbedarf Trennung zum ruhenden Kfz-Verkehr

Die Einhaltung notwendiger Abstände zwischen Radverkehr und ruhendem Kfz-Verkehr trägt einen wichtigen Teil zu einer sicheren und attraktiven Infrastruktur bei. Auf 120 km der untersuchten Wege ist die Betrachtung dieser Trennung von Relevanz, da die Infrastruktur parallel zu Parkständen für den Kfz geführt wird. Auf gut 1/3 der Strecken sind die Sicherheitsabstände zum Parken entsprechend der Regelwerke ausgestaltet. Auf einem weiteren Drittel der Strecken besteht

langfristiger Handlungsbedarf, da die Breite der Trennung zum ruhenden Kfz-Verkehr nicht den jeweiligen Anforderungen der ERA 2010 entspricht, ein Sicherheitstrennstreifen jedoch ausgebildet ist. Auf einem weiteren Drittel wurde ein kurzfristiger bis mittelfristiger Handlungsbedarf identifiziert, da kein Sicherheitstrennstreifen ausgebildet ist und somit ein erhöhtes Konfliktpotenzial besteht, insbesondere bei Ein- und Ausparkvorgängen sowie beim Ein- und Aussteigen.

Abbildung 34: Handlungsbedarf aufgrund der Trennung zum ruhenden Kfz-Verkehr (in km)

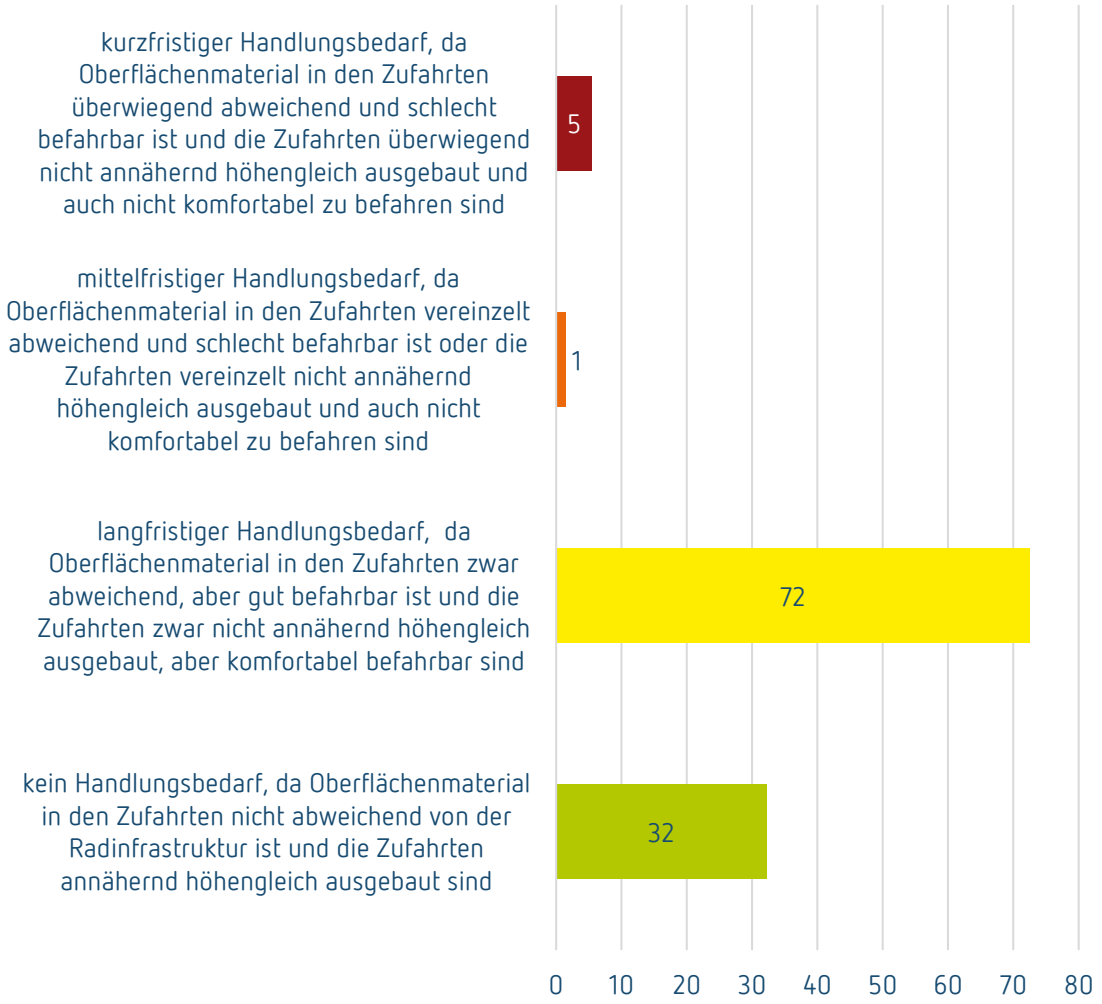


Handlungsbedarf an Zufahrten (zu Grundstücken)

Die letzten zwei betrachteten Themen im Rahmen der Analyse der Radwegeinfrastrukturen waren die Zufahrten zu Grundstücken sowie Einmündungen. Das Thema der Zufahrten hat auf 110 km der Strecken eine Rolle gespielt, wenn der Radverkehr im Seitenraum geführt wird und es auf dem betrachteten Abschnitt Zufahrten gibt. Ziel ist es, dass Zufahrten annähernd höhengleich ausgebaut und für den Radverkehr gut befahrbar sind. Außerdem sollte die Radinfrastruktur an dieser Stelle gestalterisch nicht unterbrochen werden.

Auf 32 km besteht kein Handlungsbedarf, da das Oberflächenmaterial in den Zufahrten nicht von der Radinfrastruktur abweicht und die Zufahrten annähernd höhengleich ausgebaut sind. Auf 72 km besteht ein langfristiger Handlungsbedarf, da das Oberflächenmaterial in den Zufahrten zwar abweichend, aber gut befahrbar ist und die Zufahrten zwar nicht annähernd höhengleich ausgebaut, aber komfortabel befahrbar sind. Auf einem km wurde ein mittelfristiger Handlungsbedarf identifiziert, da das Oberflächenmaterial in den Zufahrten vereinzelt abweichend und schlecht befahrbar ist oder die Zufahrten vereinzelt nicht annähernd höhengleich ausgebaut und auch nicht komfortabel zu befahren sind. Auf 5 km wurde ein kurzfristiger Handlungsbedarf festgestellt, da das Oberflächenmaterial in den Zufahrten überwiegend abweichend und schlecht befahrbar ist und die Zufahrten überwiegend nicht annähernd höhengleich ausgebaut und auch nicht komfortabel zu befahren sind.

Abbildung 35: Handlungsbedarf aufgrund von Zufahrten zu Grundstücken (in km)

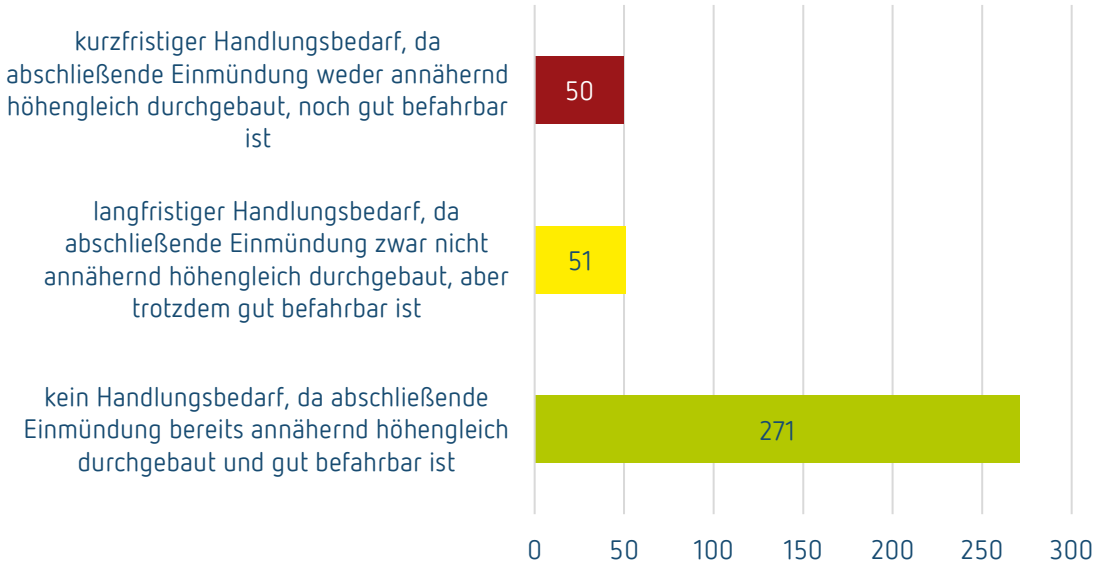


Handlungsbedarf an Einmündungen im Streckenverlauf

Das Thema der Einmündung wurde immer dann relevant, wenn der betrachtete Abschnitt an einer Einmündung wechselt (ausgenommen Lichtsignalanlagen). Dies trifft auf 90 km der Strecke zu. Die 90 km Strecke unterteilen sich in 370 Abschnitte.

An dem Großteil der Einmündungen (271 Abschnitte) besteht kein Handlungsbedarf, da diese bereits annähernd höhengleich durchgebaut und gut befahrbar sind. An 51 Einmündungen besteht langfristiger Handlungsbedarf, da die abschließende Einmündung zwar nicht annähernd höhengleich durchgebaut, aber trotzdem gut befahrbar ist. An weiteren 50 Einmündungen wurde ein kurzfristiger Handlungsbedarf ermittelt, da die abschließende Einmündung weder annähernd höhengleich durchgebaut noch gut befahrbar ist (z.B. Bordkantenvorstand zu hoch, Wasserlauf zu tief, Asphaltkante zu hoch, Ablauf im Bereich des Radwegverlaufs).

Abbildung 36: Handlungsbedarf aufgrund von Einmündungen (Anzahl)



Zusammengefasste Prioritäten bei den Radinfrastrukturen

Die Priorität fasst die Handlungsbedarfe in den unterschiedlichen Kategorien zusammen und zieht die unterschiedlichen Kategorien, insbesondere vor dem Hintergrund des Komforts und der Sicherheit, unterschiedlich stark in die Priorisierung mit ein.

Eine hohe Priorität haben demnach Abschnitte, bei denen ein kurzfristiger Handlungsbedarf bei der Breite oder der Trennung zum fließenden Kfz-Verkehr festgestellt werden konnte. Eine mittlere Priorität haben die Abschnitte erhalten, bei denen beispielsweise Einschränkungen in der Oberflächenbefahrbarkeit oder auch ein kurzfristiger Handlungsbedarf bei der Trennung zum Fußverkehr und zum ruhenden Kfz-Verkehr festgestellt wurde. Eine geringe Priorität haben die Abschnitte erhalten, bei denen durchgängig ein langfristiger Handlungsbedarf gesehen wird.

Abbildung 37: Priorität des Abschnittes aufgrund des ermittelten Handlungsbedarfs (in km)

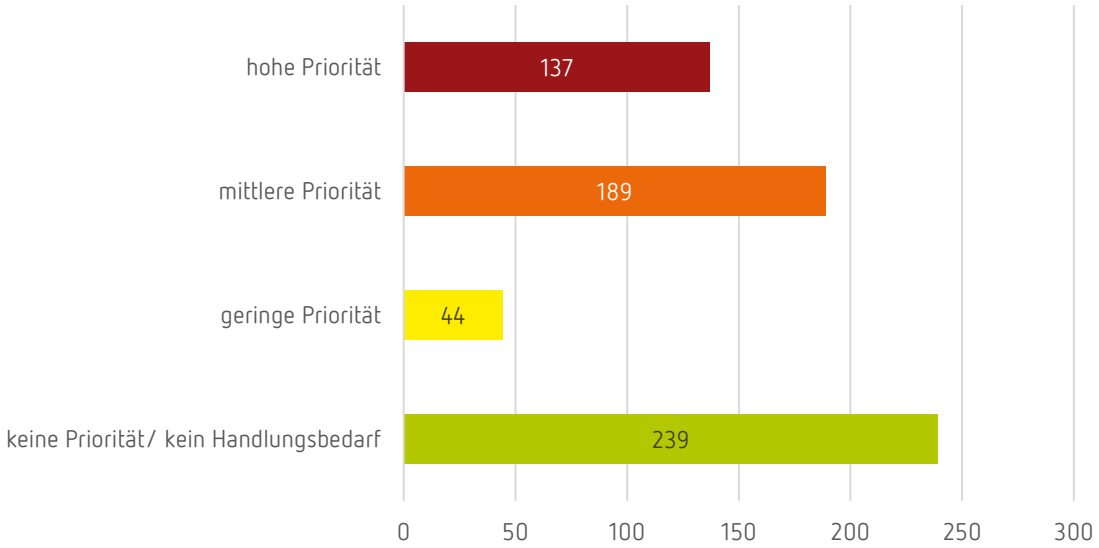


Abbildung 38: Priorität des Abschnittes aufgrund des ermittelten Handlungsbedarfs (in km) in den jeweiligen Stadtbezirken

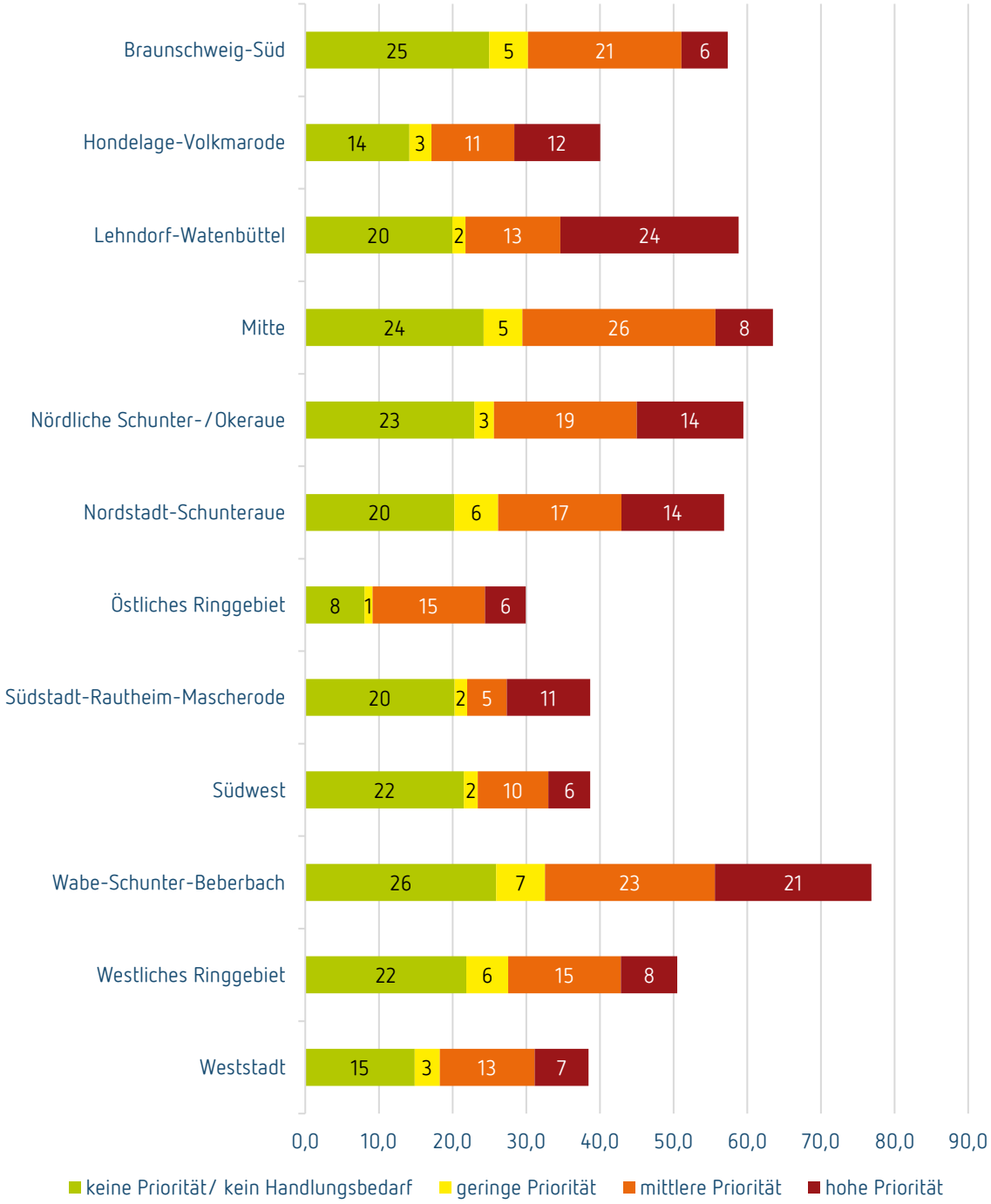
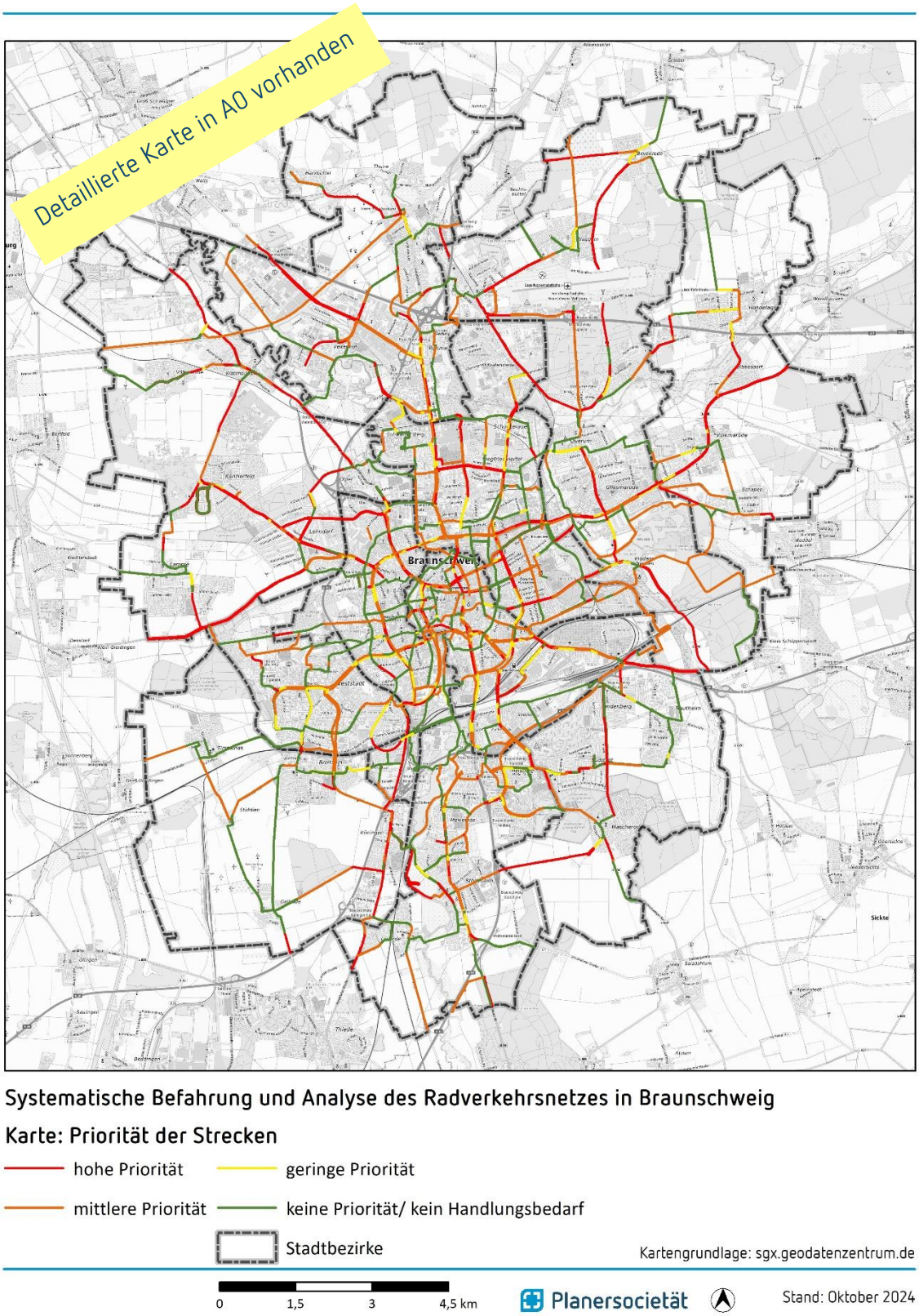


Abbildung 39: Räumliche Verteilung der zusammengefassten Prioritäten auf den Streckenabschnitten



Quelle: Planersocietät (auf Grundlage der Stadt Braunschweig)

4.3 Hindernisse im Radwegenetz

Durch die Befahrung und die Onlinebeteiligung gibt es insgesamt 1.669 Hindernisse, die das Radnetz in Braunschweig betreffen. Die Verteilung nach den Kategorien ergibt sich wie folgt:

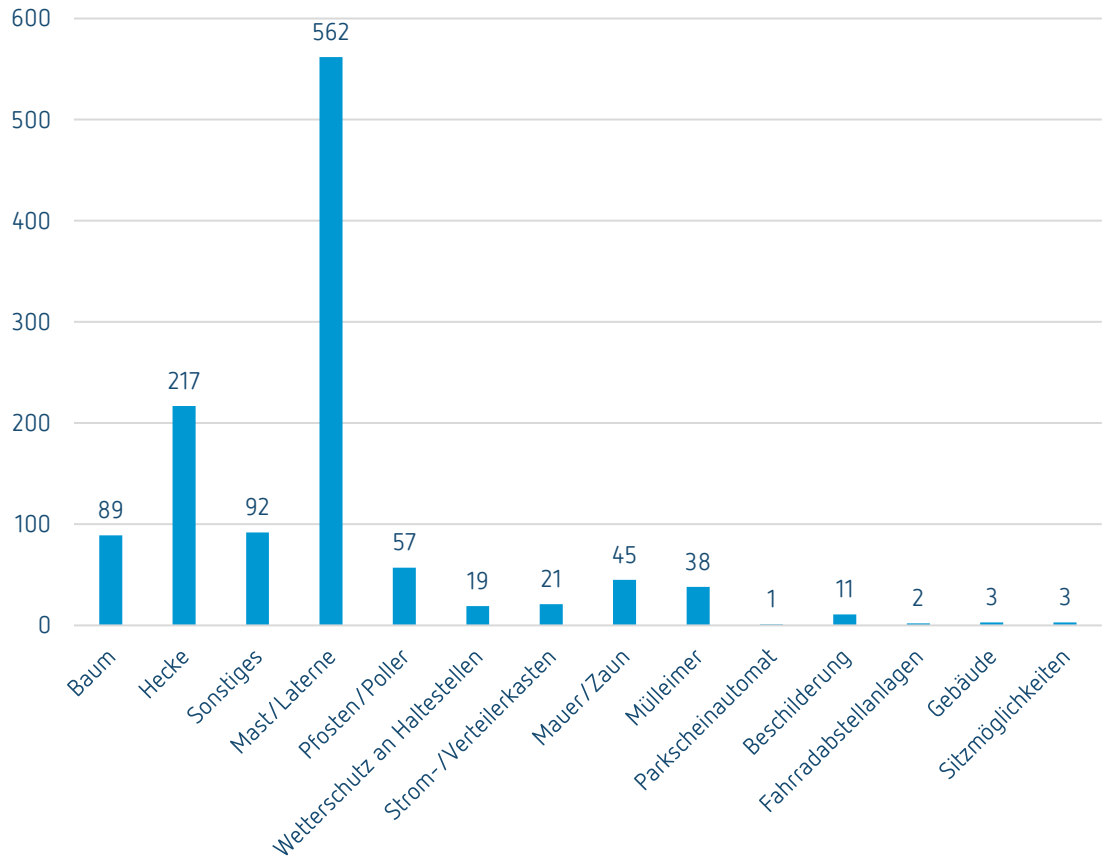
In der Kategorie fest verbaute Hindernisse gibt es 1.152 Hindernisse, zu den Hindernissen im Verlauf zählen 350 Hindernisse und zu den Aufstellflächen gehören 131 Hindernisse. Die Gruppe der fest verbauten Hindernisse ist somit die mit Abstand größte Gruppe.

Zur Beseitigung wurden jedem Hindernis, wenn nötig, Maßnahmen und eine Priorität zugeordnet. Die Priorität ergibt sich dabei aus der Onlinebeteiligung und der Resonanz, die ein Hindernis gemessen an Likes erhalten hat. Ist für ein Hindernis keine Maßnahme vorgesehen, wurde diesem auch keine Priorität zugeordnet.

Fest verbaute Hindernisse

Insgesamt wurden im Rahmen der Befahrung und der Onlinebeteiligung 1.152 fest verbaute Hindernisse im lichten Raum von Radwegen identifiziert. Fast die Hälfte dieser Hindernisse sind Masten und Laternen, welche zu nah an Radwege heranragen. Ein weiterer Großteil umfasst Hecken und Bäume.

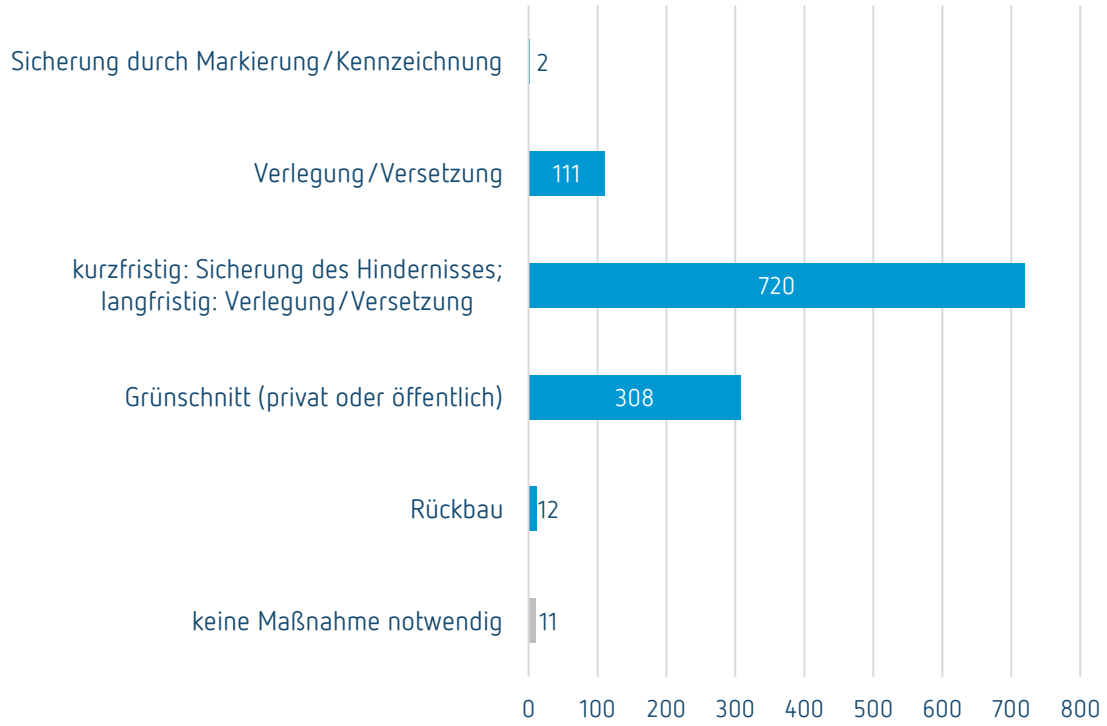
Abbildung 40: Anzahl der unterschiedlichen Arten fest verbauter Hindernisse



Ein Großteil dieser Hindernisse sollte kurzfristig, z.B. durch Beklebung mit reflektierenden Elementen oder Bodenmarkierungen, gesichert werden. Langfristig sollte geprüft werden, inwieweit das

Hindernis versetzt werden kann. Über 300 Hindernisse können durch einen städtischen/privaten Grünschnitt beseitigt werden. Dies betrifft insbesondere Hecken oder andere Begrünungen, die auf den Radweg ragen. Etwa 100 fest verbaute Hindernisse sollten verlegt/versetzt werden. Hierbei handelt es sich um Abfallbehälter, Zäune, Sitzmöglichkeiten und sonstige Gegenstände, wie z.B. Altkleidercontainer. Ein geringer Anteil der Hindernisse sollte zurückgebaut werden. In zwei Fällen sollten Gefahrenstellen durch Markierung oder Kennzeichnung gesichert werden. Bei beiden Fällen kommt es zu starken Sichteinschränkungen durch Säulen von Gebäuden, die nicht entfernt werden können. Bei einer geringen Anzahl von fest verbauten Hindernissen wurde keine Maßnahmenempfehlung gegeben, da hier bereits Maßnahmen durchgeführt wurden oder keine Maßnahmen möglich sind (z.B. bei Gebäuden oder Grundstücksbegrenzungen).

Abbildung 41: Maßnahmenempfehlung zur Beseitigung des fest verbauten Hindernisses

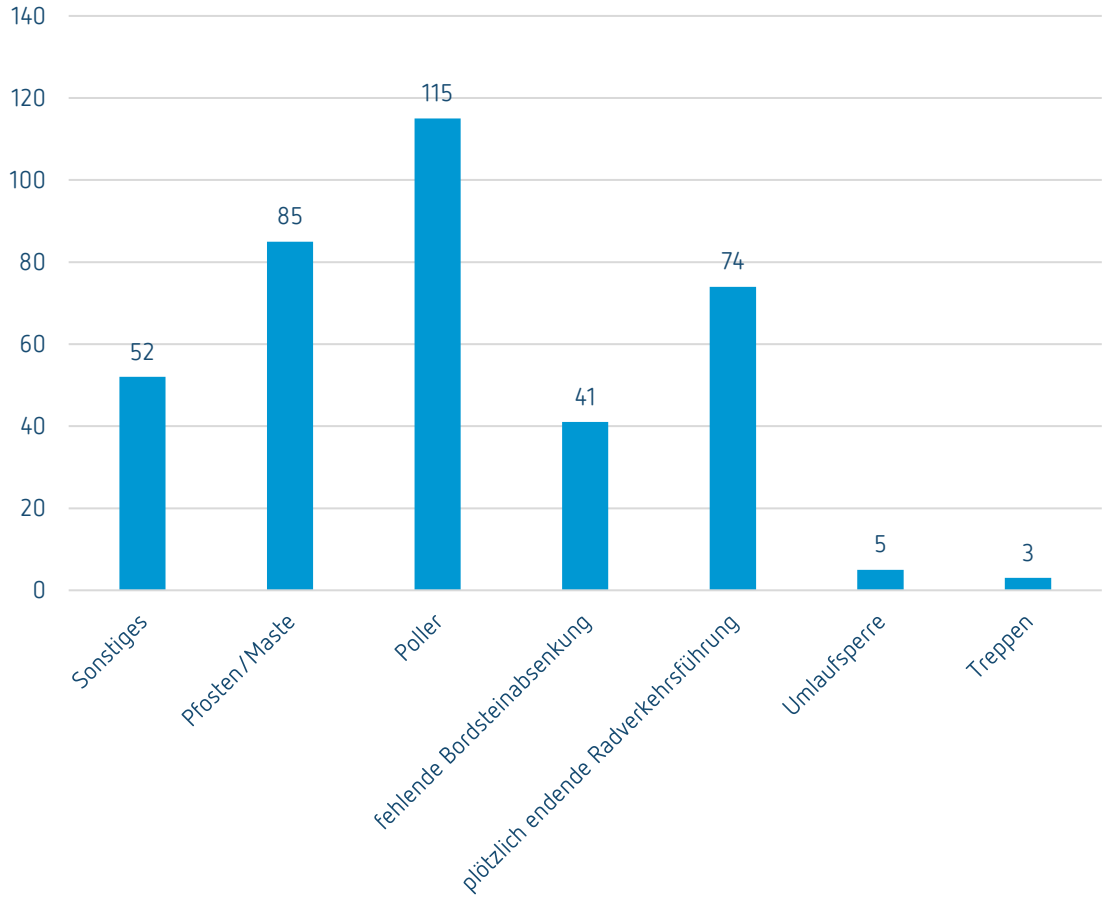


Hindernisse im Verlauf

Bei den Hindernissen im Verlauf wurden Hindernisse identifiziert, die sich direkt auf, über oder quer zum Radweg befinden. In der Mehrzahl wurden Poller identifiziert, die daraufhin auf ihre Regelbreiten geprüft wurden. Gut 1/3 der Poller entsprechen nicht den geforderten Regelmaßen und stehen z.B. dementsprechend zu nah beieinander.

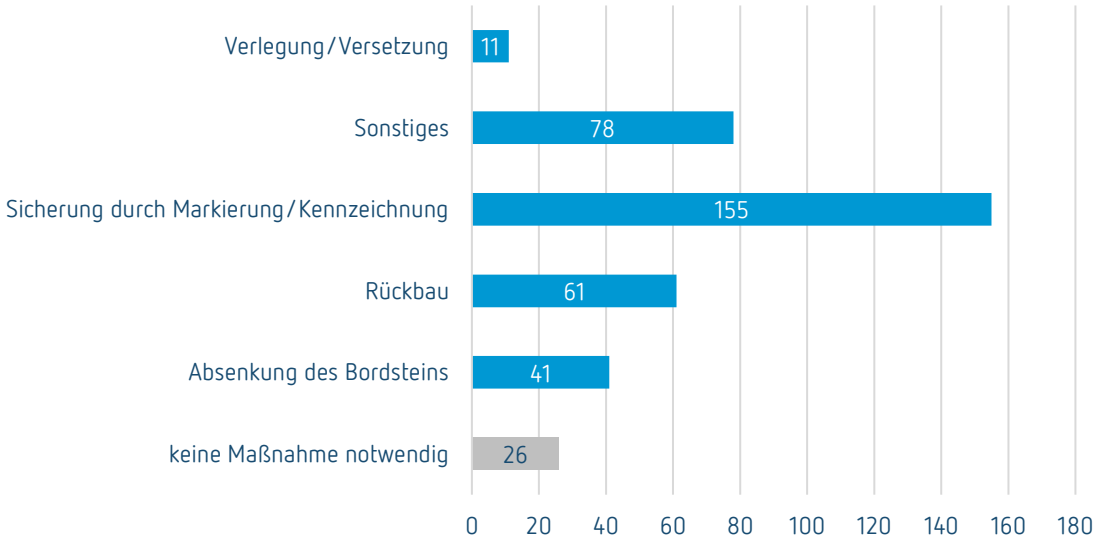
Weiterhin wurden knapp 40 fehlende Bordsteinabsenkungen und knapp 70 plötzlich endende Radverkehrsführungen identifiziert. Unter „Sonstiges" wurden beispielsweise Verteilerkästen, Baustellenabsperrungen oder Schranken zusammengefasst.

Abbildung 42: Anzahl der unterschiedlichen Arten von Hindernissen im Verlauf



Zur Beseitigung der Hindernisse sollten beispielsweise Bordsteine abgesenkt werden. Poller sollten insbesondere zur besseren Sichtbarkeit markiert oder zurückgebaut werden, wenn die Abstände zueinander zu gering sind. Verteilermasten sollten beispielsweise versetzt werden. Bei plötzlich endenden Radwegen wurden spezifische Maßnahmen aufgezeigt, wie beispielsweise die Einrichtung von sicheren Einleitungen in den Mischverkehr oder der Schaffung weiterführender Radwege oder Querungsmöglichkeiten. Diese Maßnahmen wurden unter „Sonstiges" zusammengefasst.

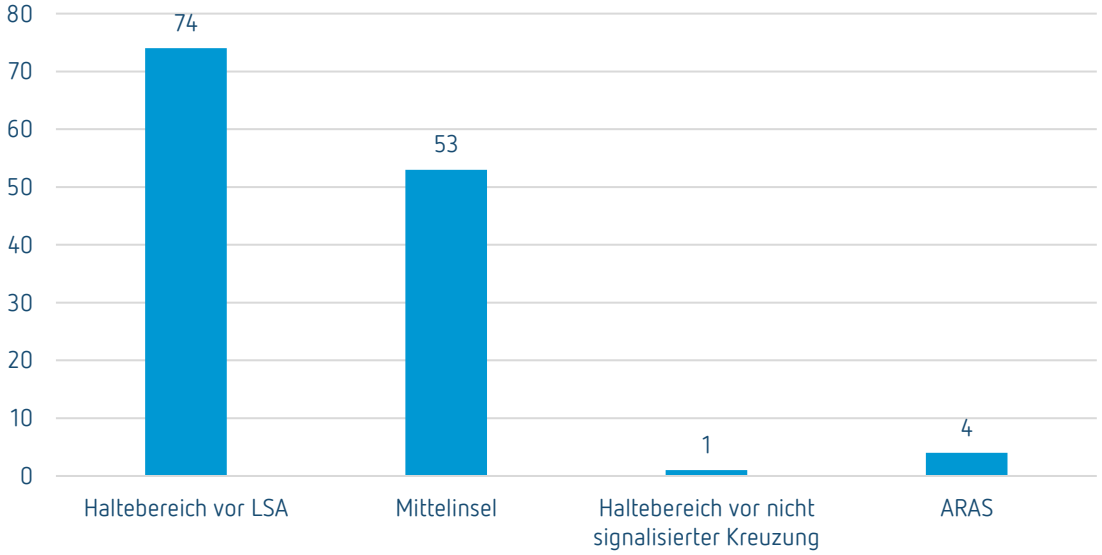
Abbildung 43: Maßnahmenempfehlung zur Beseitigung von Hindernissen im Verlauf



Zu geringe Aufstellflächen

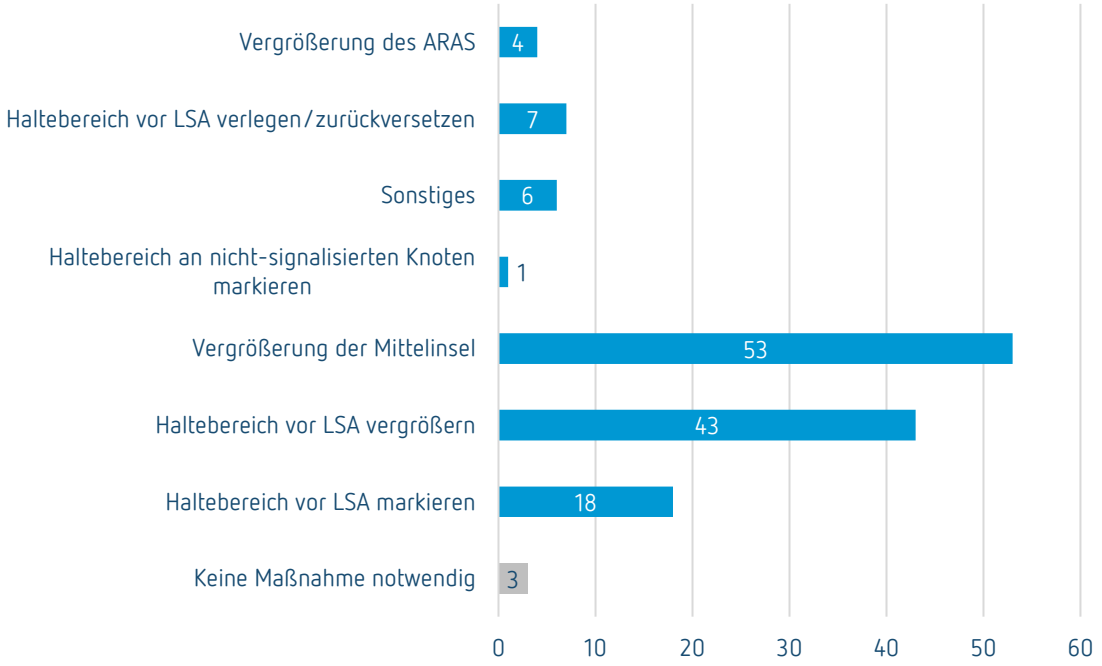
Im Rahmen der Untersuchung wurden etwa 130 zu geringe Aufstellflächen erhoben. Ein Großteil davon sind Haltebereiche vor Lichtsignalanlagen sowie Mittelinseln. Vier ARAS wurden identifiziert, die nicht den Anforderungen der ERA entsprechen.

Abbildung 44: Anzahl der unterschiedlichen Arten von zu geringen Aufstellflächen



Auch für die Aufstellbereiche wurden spezifische Maßnahmen entwickelt. Mittelinseln sollen prinzipiell vergrößert werden. Hierfür ist meist aufgrund der bestehenden Straßenbreiten eine umfassendere Planung/Maßnahme notwendig. Auch bei Maßnahmen, die Wartebereiche von LSA betreffen, müssen ggf. umfangreiche Detailplanungen auf den Weg gebracht werden, da diese häufig einen Einfluss auf die Räumzeiten und somit auf die Signalzeiten anderer Verkehrsströme am gesamten Knoten haben.

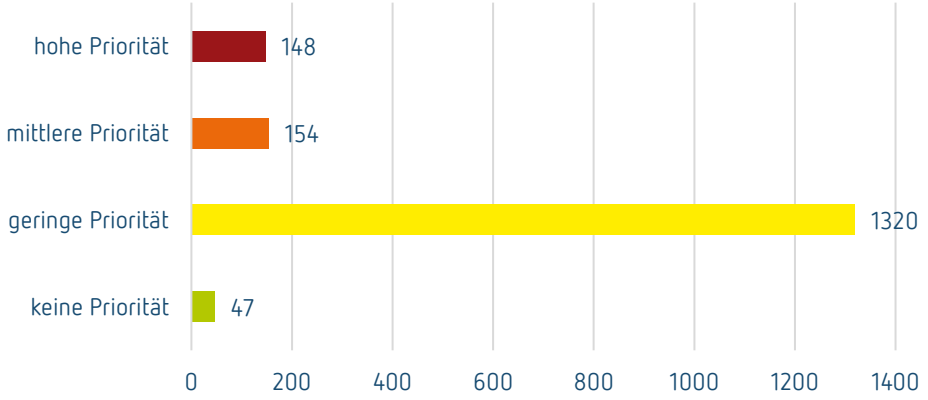
Abbildung 45: Maßnahmenempfehlung zur Beseitigung von zu gering bemessenen Aufstellflächen



Prioritäten

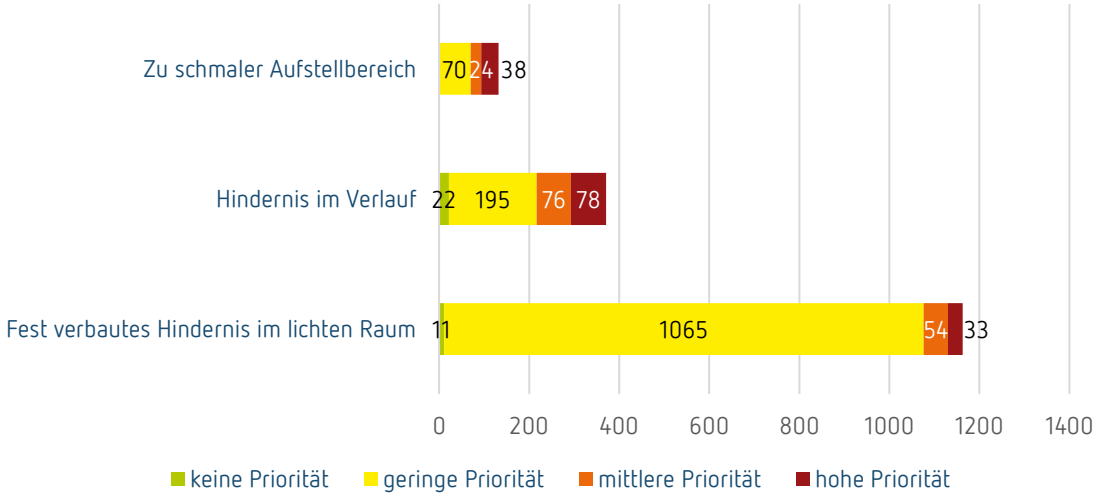
Von den insgesamt 1.669 Hindernissen sind nur knapp jeweils 9 % zu der mittleren und hohen Priorität zugeordnet. Mit 79 % hat ein Großteil der Hindernisse eine geringe Priorität. Keine Priorität haben Hindernisse, die keine Maßnahme haben.

Abbildung 46: Gesamtübersicht der Prioritäten bei den Hindernissen



Je nach Kategorie unterscheidet sich die Verteilung der Priorität. Den größten Anteil an Hindernissen mit geringer Priorität hat die Kategorie fest verbaute Hindernisse. In dieser Kategorie befinden sich vermehrt Hindernisse, die ausschließlich durch die Befahrung aufgenommen wurden. Die Teilnehmenden der Öffentlichkeitsbeteiligung haben vorrangig Hindernisse im Verlauf gemeldet und die Hindernisse dazu hoch gevotet. Annähernd die Hälfte aller Hindernisse mit mittlerer und hoher Priorität fallen in diese Kategorie.

Abbildung 47: Verteilung der Prioritäten in den 3 erhobenen Hindernis-Kategorien



Werden die Hindernisse nach den Stadtbezirken aufgeteilt, ist auffallend, dass die zentral gelegenen Stadtbezirke, insbesondere der Bezirk Mitte, die meisten Hindernisse aufweisen. Der Grund dafür sind mutmaßlich zunehmende Nutzungskonflikte durch wiederum zunehmenden Nutzungsdruck und eine hohe Bebauungs- und Bevölkerungsdichte sowie eine Vielzahl von Zielen. In den zentralen Stadtbezirken wie Mitte, östliches Ringgebiet und Nordstadt-Schunteraue gibt es zudem verstärkt Hindernisse mit mittlerer und hoher Priorität. Fahrradwege im Zentrum von Braunschweig sind grundsätzlich höher belastet und werden von einer größeren Anzahl von Fahrradfahrenden genutzt. Hindernisse sind daher einer größeren Anzahl von Menschen bekannt, wodurch die höhere Priorität erklärt werden kann.

Abbildung 48: Verteilung der Prioritäten nach Stadtbezirken

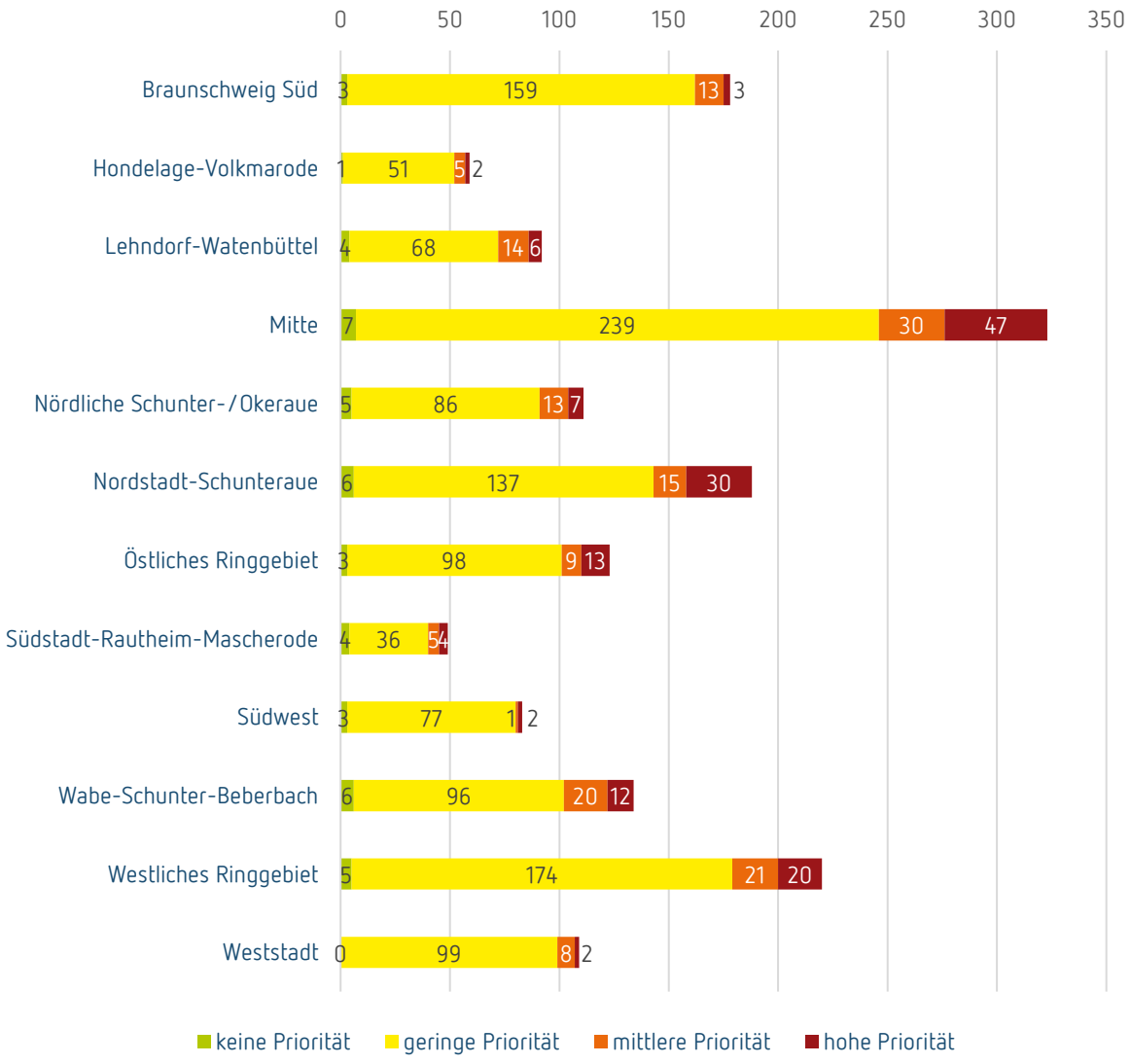
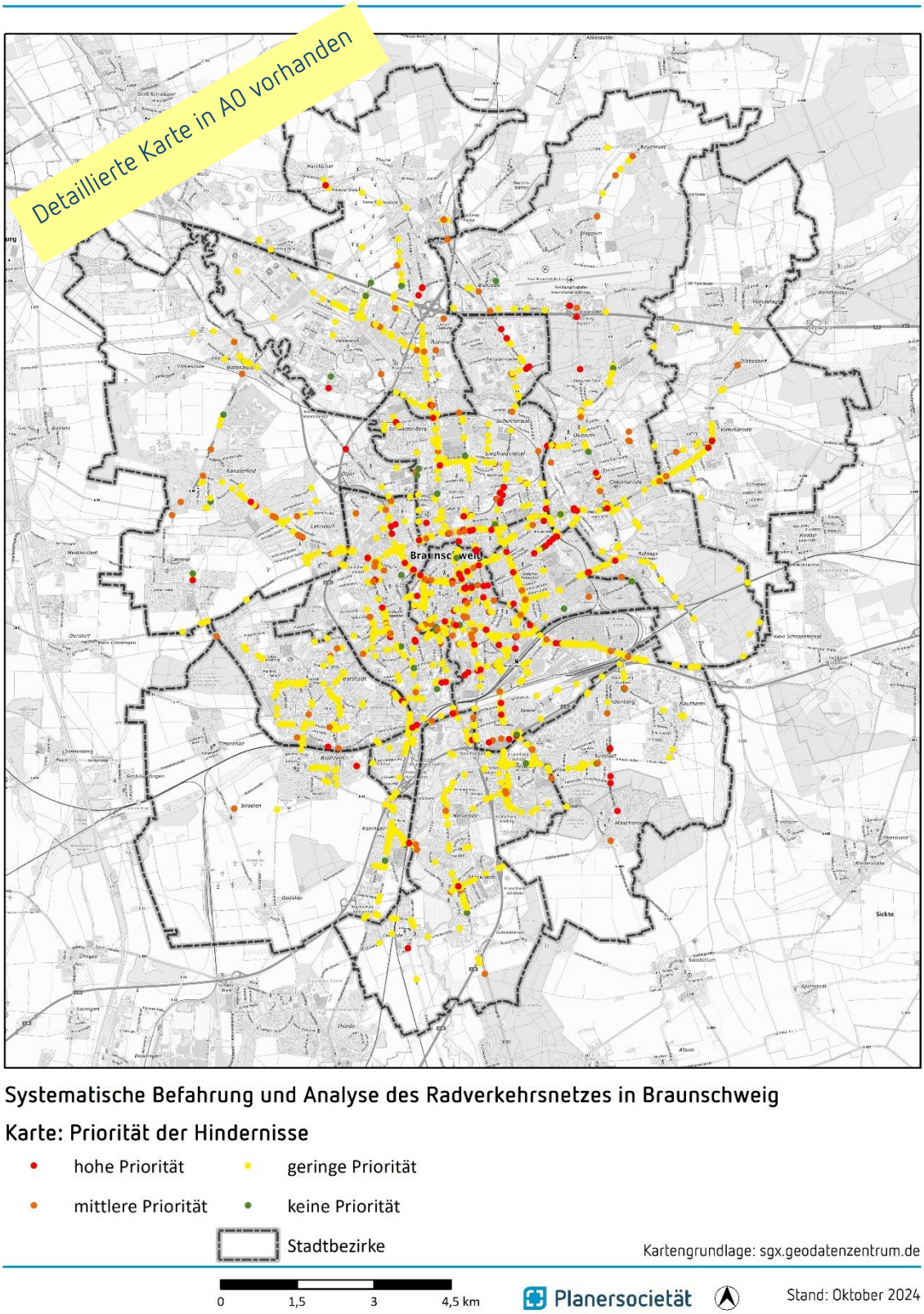


Abbildung 49: Räumliche Verteilung der Hindernisse nach Priorität



Quelle: Planersocietät (auf Grundlage der Stadt Braunschweig)

5 Fazit

Die systematische Befahrung und Analyse des Radverkehrsnetzes in Braunschweig stellt eine wichtige Grundlage für die Verbesserung der Verkehrslage für den Radverkehr im Sinne des Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig" dar.

Die Ergebnisse geben ein umfassendes Bild des Bestandes wieder und zeigen wichtige Problemstellen in den drei untersuchten Kategorien „Radwegefurten", „Qualitätsmerkmale Radinfrastruktur" und „Hindernisse" auf. Auf Basis der gesamten Analyse wurden erste Handlungsempfehlungen ausgesprochen.

Insbesondere vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit gilt es, Radwegefurten mit einer sehr hohen Priorität als erstes zu betrachten, um die Unfallgefahr zu senken. Auch Furten, die aufgrund der StVO-Anforderung markiert werden sollten, haben eine hohe Priorität.

Auf vorhandenen Radinfrastrukturen haben mehrere Faktoren einen wichtigen Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Insbesondere das Thema der Breiten spielt eine wichtige Rolle, sowohl des Radweges selbst als auch der Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn, zum Kfz-Parken und zum Gehweg. Kurzfristige Verbesserungen sind hier nur schwer möglich, da häufig umfangreiche Neuplanungen und Umbaumaßnahmen ganzer Straßenzüge erforderlich wären. Maßnahmen, die eine Änderung der Führungsform empfehlen würden, wurden im Rahmen der systematischen Befahrung und Analyse nicht betrachtet, vielmehr wurde der Bestand in Bezug auf seinen Handlungsbedarf bewertet, um die weiteren Planungen im Radverkehr auf bestimmte Achsen/ Straßenzüge fokussieren zu können.

Bei den erhobenen und durch die Onlinebeteiligung ergänzten Hindernisse hingegen gibt es durchaus Maßnahmen, die kurzfristig zu einer Verbesserung der Situation führen können. Zu nennen sind hier insbesondere Arbeiten im Bereich des Grünschnitts oder auch die optische Kennzeichnung von Hindernissen.

Die Ergebnisse liegen als umfassende GIS-Shapes vor und werden im Folgenden in das FRISBI-Portal der Stadt Braunschweig eingepflegt und können so durch alle relevanten Dienststellen weiter genutzt werden. Die Daten sollen z.B. nach unterschiedlichen Kriterien gefiltert werden können, um so zielgerichtete Maßnahmenbündel zur Beseitigung von Mängeln zu erstellen. Auch die Verknüpfung mit dem aktuellen Bauprogramm (Stand April 2024) stellt hier eine gute Grundlage dar.

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

24-24542
Mitteilung
öffentlich

Betreff:
6. Kompaktbericht zum Umsetzungsstand des Ziele- und Maßnahmenkatalogs "Radverkehr in Braunschweig"

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	25.11.2024

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	03.12.2024	Ö

Sachverhalt:

Der Rat hat am 14.07.2020 mit Drucksache 20-13342-02 die Umsetzung des Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“ und damit eine umfangreiche Förderung des Radverkehrs bis zum Jahr 2030 beschlossen.

Die Verwaltung berichtet halbjährlich jeweils zu den Stichtagen 31.03. und 30.09. in Form eines Kompaktberichtes zum aktuellen Bearbeitungsstand der Maßnahmen.

Der 6. Kompaktbericht mit dem Stichtag 30.09.2024 wird hiermit vorgelegt.

Änderungen im Vergleich zum vorherigen Kompaktbericht sind durch blaue, kursive Schrift gekennzeichnet.

Leuer

Anlage/n:

6. Kompaktbericht Ziele- und Maßnahmenkatalog Radverkehr 30.09.2024

6. Kompaktbericht zum Umsetzungsstand des Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“

Stand der Informationen/Stichtag: 30.09.2024
Betrachtungszeitraum: 01.04.2024 bis 30.09.2024

Lfd. Nr.	Maßnahme				Kenngröße	Fortschritt		Bearbeitungsstand
	Nummer	Bezeichnung	Teilmaßnahme	Beginn (geplant ab)		Zielwert	Umsetzungs-stand Stichtag [%]	
1	1	Markierung von Fahrradfurten	1 a) Furt	01/2021	Stück	Zielwert abhängig von der Bestandsaufnahme der Furten		Eine stadtweite Bestandsaufnahme aller vorhandenen sowie erforderlichen Furten, einschließlich solcher mit erhöhtem Gefährdungspotenzial, erfolgt im Rahmen der Bearbeitung von Maßnahme 4.
2			1 b) Furt mit Gefährdungs-potenzial	01/2021	Stück	Zielwert abhängig von der Bestandsaufnahme der Furten		Ungeachtet dessen wurden bereits *drei* Umsetzungspakete von Furt- und Rotmarkierungen umgesetzt. *Das vierte Umsetzungspaket für das Jahr 2025 wird derzeit vorbereitet.*
3	2	Jährlicher Bericht der Unfallkommission zu Fahrradunfällen	./.	01/2021	Stück (Unfallbericht)	10	*40*	Der *4. Bericht* zu Verkehrsunfällen mit Radverkehrsbeteiligung ist im Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) am *03.09.2024* vorgestellt worden. Die Jahresberichte der Unfallkommission sind auf der städtischen Internetseite hinterlegt: https://www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/radverkehr/uko-fahrradunfaelle.php
4	3	Veloroutennetz planen und Radverkehrsnetz überarbeiten	./.	01/2020	Stück (Radnetzplan)	1	*75*	Ein Sachstand zur Entwicklung des Veloroutennetzes wurde dem AMTA am 06.09.2023 zur Kenntnis gegeben (DS 23-20958). *Im Rahmen des Mobilitätsentwicklungsplans (MEP) wurden die strategischen Hauptnetze für Radverkehr, ÖPNV und MIV erarbeitet und dem AMTA am 28.05.2024 zum Beschluss vorgelegt. Das Veloroutennetz besteht aus großzügigen Korridoren und wird auf Basis des strategischen Hauptnetzes Radverkehr fortgeschrieben. Eine straßenscharfe Festlegung der Veloroutenverläufe soll extern vergeben werden.* *Die Verwaltung prüft derzeit die Machbarkeit einer dritten Veloroute in Richtung Weststadt bzw. Broitzem und Timmerlah*
5	4	Qualitätsstandards von Radverkehrsanlagen	./.	07/2022	Stück (Analysebericht)	1	*85*	Die systematische Befahrung und Analyse des derzeitigen Hauptradverkehrsnetzes, welche die Bearbeitung der Maßnahmen 1, 4 und 5 beinhalten, *ist abgeschlossen. Derzeit wird der Ergebnisbericht fertiggestellt.*
6	4.1	Geschützte Radfahrstreifen (Protected bike lanes)	./.	07/2023	Stück (Analysebericht)	1	*15*	Die Maßnahme ist im Juli 2023 mit der Grundlagenermittlung sowie ersten verwaltungsinternen Abstimmungen zur Etablierung von Protektionselementen gestartet. *Im weiteren Verlauf sind Abstimmungen mit verschiedenen Trägern öffentlicher Belange (Feuerwehr, Polizei, ALBA etc.) durchgeführt worden. Als erste Maßnahme wird ein geschützter Radfahrstreifen in der Ackerstraße, zwischen Ackerstraße 73 und Salzdahlumer Straße, eingerichtet (DS 23-21170).* Die Betrachtung der übrigen Straßen im Sinne des Maßnahmentextes und die Erarbeitung von Umsetzungsvorschlägen sollen zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen und ggf. an ein externes Ingenieurbüro vergeben werden. *
7	5	Analyse zu bestehenden Hindernissen im Radverkehrsnetz	./.	07/2022	Stück (Analysebericht)	1	*85*	Siehe Maßnahme 4.
8	6	Definition von einzuhaltenden Qualitätsstandards	./.	07/2020	Die Definition liegt vor und wird bei Straßenplanungen geprüft/berücksichtigt.			
9	6.1	Standard für Fahrradstraßen	6.1 a) Standard	06/2022	Stück (Leitfaden)	1	100	Der Qualitätsstandard für Fahrradstraßen- und Fahrradzonen in Braunschweig wurde am 06.12.2022 vom AMTA beschlossen (DS 22-19984). Die Verwaltung hat darauf aufbauend einen ausführlichen Planungsleitfaden entwickelt.
10			6.1 b) Prüfung	02/2023	Stück (Analysebericht)	1	*80*	Die Überprüfung der bestehenden Fahrradstraßen und der Fahrradzone (Gesamtlänge ca. 15,7 km) auf Basis des neuen Qualitätsstandards, die auch Vorrang für Fahrradstraßen und Durchfahrtsbeschränkungen für Kfz-Verkehre beinhaltet, *soll im ersten Halbjahr2025 abgeschlossen werden.*
11			6.1 c) Umsetzung	(10/2024)	Kilometer [km]	15,7	0	*Parallel zur Fertigstellung des Analyseberichts* starten im Oktober 2024 bzw. in Abhängigkeit des Abschlusses der Gesamtuntersuchung die ersten planerischen Überlegungen zur Umsetzung des Qualitätsstandards.
12	7	Radverkehrsführungen in Knotenpunkten	./.	07/2020	Die Festlegungen werden bei Straßenplanungen geprüft/berücksichtigt.			
13	8	Ausbauziel bis 2030	./.	07/2020	Kilometer [km]	35	*9*	Der „Braunschweiger Standard“ wird bei allen Straßenplanungen geprüft/berücksichtigt. Abgeschlossene Baumaßnahmen fließen sukzessive in den Umsetzungsstand ein. *Im Betrachtungszeitraum wurden Maßnahmen mit einer Gesamtlänge von 1,3 km fertiggestellt.* Seit Ratsbeschluss wurden insgesamt ca. *3,1 km* Radwege nach Braunschweiger Standard neu- oder ausgebaut.
14	8.1	Pilotprojekt für Velorouten und Ausbau der Uferstraße	8.1 a) Veloroute	01/2021	Stück (Planung)	1	*75*	*Die politischen Gremien haben dem von der Verwaltung vorgelegten Planungsentwurf zur Veloroute vom Umfeld Schlossplatz bis zum Schöppenstedter Turm Ende 2023 zugestimmt (DS 23-22386). Für die beschlossenen Abschnitte erfolgt derzeit die Ausführungsplanung. Für Teilbereiche ist diese bereits abgeschlossen - z. B. Knoten Helmstedter Straße/Kastanienallee, Helmstedter Straße/Altewiekring, Elise-Averdieck-Platz.*
15			8.1 b) Uferstraße	01/2021	Stück (Planung)	1	*75*	Die Ausführungsplanung läuft *weiterhin* . Die Umsetzung der Maßnahme ist nach Abschluss der Arbeiten von BS|Energy an der 110 kV-Leitung, voraussichtlich ab 2025, möglich (DS 23-21026).
16	8.2	Lückenschluss beim Fahrradstraßennetz entlang des Wallrings	8.2 a) Konzept Lückenschluss	02/2023	Stück (Konzept)	1	100	Dem Vorschlag der Verwaltung, die Wallringroute als zweite Veloroute zu realisieren, ist der AMTA mit Beschluss vom 03.03.2023 gefolgt (DS 23-20323).
17			8.2 b) Provisorische Führung	02/2023	Derzeit ist nicht geplant, die Bestandsinfrastruktur baulich anzupassen, da die vorhandenen Ressourcen für die Planung der Lücken der direkten Zielroute (Endzustand) eingesetzt werden sollen. Ausgenommen sind Fahrradstraßen, die im Rahmen der Maßnahme 6.1 betrachtet werden.			
18			8.2 c) Umsetzung Endzustand	(01/2026)	Kilometer [km]	3,15 *	0	Die Querungen Wallring/Celler Straße (DS 23-20661) und Wallring/Am Wendentor (DS 23-20537) werden in 2024 bzw. 2025 umgesetzt. Für die Verbindung Theaterwall-Am Theater-Ehrenbrechtstraße hat der AMTA dem Planungsentwurf der Verwaltung zugestimmt (DS 23-22453). *Die Umsetzung ist für 2025 geplant.*
19	9	Mehr Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen und städtischen Einrichtungen	9 a) Konzept/ Bedarfsermittlung Haltestellen	03/2024	Stück (Konzept)	1	*60*	Inhalt des Konzeptes ist die Bedarfsermittlung von zusätzlichen Fahrradabstellanlagen, einschließlich wettergeschützter Anlagen, an Bus- und Stadtbahnhaltestellen. *Die Bestandsaufnahme aller Bus- und Stadtbahnhaltestellen hinsichtlich vorhandener Abstellanlagen ist erfolgt. Bedarfsermittlung und Priorisierung sollen bis Ende 2024 abgeschlossen werden. Erste Umsetzungen sollen im 2. Quartal 2025 beginnen.* *Für wettergeschützte Anlagen ist eine stadtweite Betrachtung (beinhaltet Maßnahmen 9 und 10) erforderlich. Mit der Erarbeitung eines entsprechenden Gesamtkonzeptes soll im Jahr 2025 begonnen werden.*
20			9 b) Umsetzung Haltestellen	*(04/2025)*	Stück (Fahrradabstellplatz Haltestelle)	Zielwert abhängig vom Ergebnis des Konzeptes		Auf Basis der Bedarfsermittlung werden Bus- und Stadtbahnhaltestellen ab *April 2025* sukzessive mit zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten ausgestattet. Unabhängig von der ausstehenden Bedarfsermittlung wurden im Betrachtungszeitraum wurden *21* neue Abstellmöglichkeiten installiert (davon 0 mit Überdachung). Seit dem Ratsbeschluss wurden insgesamt *380* neue Fahrradabstellplätze (davon 72 mit Überdachung) an Haltestellen geschaffen.
21			9 c) Konzept/ Bedarfsermittlung städtische Einrichtungen	06/2023	Stück (Konzept)	1	*20*	Ziel ist es, für alle städtischen Einrichtungen eine Bedarfsermittlung von zusätzlichen Fahrradabstellanlagen, einschließlich wettergeschützter Anlagen, durchzuführen. *Bestandssituation und Bedarfe aller städtischen Einrichtungen werden nach einer festgelegten Reihenfolge schrittweise ermittelt.* *Die Abarbeitung erfolgt sukzessive im Rahmen der verfügbaren Personal- und Finanzmittel.* *Die laufende Ausstattung der städtischen Schulen mit zusätzlichen Abstellanlagen kann voraussichtlich Ende 2024 abgeschlossen werden.* *Derzeit läuft die Bedarfsermittlung bei allen städtischen Kindertagesstätten. Im nächsten Schritt sollen Jugendzentren und Verwaltungsstandorte folgen.*
22			9 d) Umsetzung städtische Einrichtungen	10/2023	Stück (Fahrradabstellplatz städtische Einrichtung)	*2.500*	*93*	Auf Basis der Bedarfsermittlungen werden die jeweiligen städtischen Einrichtungen sukzessive mit zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten ausgestattet. Da die Bestandsaufnahmen und Bedarfsermittlungen gemäß Maßnahme 9 c) aus Kapazitätsgründen nur schrittweise erfolgen können, wird der Zielwert im Laufe der Zeit um die zusätzlich ermittelten Bedarfe erhöht. Der Zielerreichungsgrad wird dementsprechend variieren. Für Schulen ergibt sich ein vorläufiger Zielwert von *ca. 2.500* zusätzlichen Fahrradabstellplätzen, von denen seit Ratsbeschluss *2.472* (davon 0 mit Überdachung) umgesetzt wurden. *Im Betrachtungszeitraum wurden davon 662 neue Abstellmöglichkeiten geschaffen.* *An weiteren städtischen Einrichtungen wurden seit Ratsbeschluss darüber hinaus 141 Plätze bereit gestellt (davon 0 mit Überdachung).* Seit dem Ratsbeschluss wurden somit insgesamt *2613* neue Fahrradabstellplätze (davon 0 mit Überdachung) geschaffen.
23	10	Mehr Fahrradabstellanlagen in Wohngebieten	./.	07/2020	Stück (Fahrradabstell-platz)	2030	*47*	Mit dem Leitsatz „2030 bis 2030“ sollen insgesamt 2030 zusätzliche Fahrradabstellplätze bis Ende 2030 in Wohngebieten entstehen. Im o. g. Betrachtungszeitraum wurden *133* neue Abstellmöglichkeiten installiert (davon 0 mit Überdachung). Seit dem Ratsbeschluss wurden insgesamt *964* neue Fahrradabstellplätze (davon 0 mit Überdachung) geschaffen. Außerhalb von Wohngebieten *sind darüber hinaus 20 Abstellplätze im Bereich von Kultureinrichtungen installiert worden.* ***

Lfd. Nr.	Maßnahme				Kenngröße	Fortschritt		Bearbeitungsstand
	Nummer	Bezeichnung	Teilmaßnahme	Beginn (geplant ab)		Zielwert	Umsetzungs-stand Stichtag [%]	
24	11	Verbesserungen bei Radwegereinigung und Winterdienst	./.	06/2021	Stück (Konzept)	1	80	Radwegreinigung: Die Inhalte der Maßnahme werden für innerörtliche Abschnitte bereits umgesetzt, sodass dieser Maßnahmenteil abgeschlossen ist. Winterdienst: Wenn das zukünftige, strategische Hauptnetz für den Radverkehr im Rahmen des MEP *sowie das Veloroutennetz* festgelegt und politisch verabschiedet worden *sind* , ist eine Neubetrachtung des Räumnetzes sinnvoll.
25	12	Qualitätsoffensive für Radwege	./.	07/2021	Hierbei handelt es sich um einen kontinuierlichen Prozess im Rahmen des laufenden Betriebs. Wichtige Bausteine und Abläufe zur Qualitätssicherung und -erhöhung der Infrstruktur sind angestoßen worden. Hierzu zählen bspw. die Festlegung von planerischen Standards, die digitale Zustandserfassung des Radwegnetzes und die Behandlung von wiederkehrenden Problemstellungen und Grundsatzfragen.			
26	13	Fahrradverkehr an Baustellen verbessern	./.	07/2020	Die formulierten Ziele werden bereits regelhaft geprüft und nach Möglichkeit berücksichtigt. Zukünftig werden die Prüfungen und das Durchsetzen der Vorgaben intensiviert.			
27	14	Anforderungsampeln für Radverkehr nach Möglichkeit abschaffen	14 a) Prüfung	07/2023	Stück (Prüfbericht)	1	*75*	*Für die Lichtsignalanlagen mit Anforderungstaster ausschließlich für den Radverkehr sind Bestandsaufnahme, Überprüfung und Priorisierung abgeschlossen.* *Die Lichtsignalanlagen mit kombinierten Fuß- und Radverkehrssignalisierungen werden derzeit noch abschließend geprüft.*
28			14 b) Umsetzung	*(01/2025)*	Stück (LSA/Knoten)	Zielwert abhängig von Ergebnissen Prüfbericht		*Da die Überprüfung noch nicht abgeschlossen ist, konnte noch kein Zielwert definiert und die Maßnahme noch nicht auf dieser Basis begonnen werden.* Ungeachtet dessen wurden im Betrachtungszeitraum bereits folgende Signalanlage verändert: *- Humboldtstraße/Gliesmaroder Straße/Kasernenstraße: Aufhebung der gemeinsamen Fuß- und Radverkehrssignalisierung und Installation eigener Radsignale, die in den Regelumlauf implementiert wurden (Wegfall der Anforderung).*
29	15	Optimierung der Ampelschaltungen verkehrsträgerübergreifend	./.	01/2024	Stück (Anlagen)	35 *	*0*	Es sollen jährlich fünf Signalanlagen (Kreuzungen, Einmündungen, freistehend) optimiert werden. *Im Betrachtungszeitraum konnten Optimierungen an folgenden Signalanlagen abgeschlossen werden:* *- Wolfenbütteler Straße/Eisenbütteler Straße: Doppelanwurf je Umlauf an Veranstaltungstagen* *- Herzogin-Elisabeth-Straße/Kastanienallee/Ebertallee: Busbeschleunigung durch Busbevorrechtigung im Signalprogramm. Gleichzeitig werden Rad- und Fußverkehrsströme freigegeben, sofern diese nicht mit der Fahrtrichtung des Busverkehr im Konflikt stehen.* *Weitere Optimierungen befinden sich noch im Abstimmungs- oder Ausführungsprozess.*
30	15.1	Unnötige Ampeln vermeiden	./.	07/2020	Die Maßnahmeninhalte werden im Rahmen der laufenden Straßenplanungen geprüft/berücksichtigt.			
31	16	Verstärktes Engagement für Verkehrssicherheit im Radverkehr	16 a) Verbände	01/2022	Verausgabte €	72.000 *	0	Es wurden Kriterien zur Förderung von Kampagnen der Mobilitätsverbände (Jahresbudget 8.000 €) definiert. Bisher wurden durch die antragsberechtigten Verbände keine Anträge gestellt, sodass keine Mittel eingesetzt wurden. Für die städtische Öffentlichkeitsarbeit stehen jährlich 12.000 € zur Verfügung. Von Dezember 2023 bis März 2024 wurde eine erste Kampagne zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit durchgeführt. Mit sog. "Traffic boards" auf den Heckflächen mehrerer Linienbusse der Braunschweiger Verkehrs-GmbH wurde auf den innerörtlichen Mindestüberholabstand von 1,50 Metern von Kraftfahrzeugen gegenüber Radfahrenden aufmerksam gemacht. *Im Zeitraum von April 2024 bis Juli 2024 wurde diese Aktion wiederholt.*
32			16 b) Stadt	01/2022	Verausgabte €	108.000 *	*22*	
33	16.1	Verbesserte Überwachung im Straßenverkehr	./.	01/2022	Stück (Konzept)	1	*100*	*Die sechs geschaffenen Stellen sind besetzt, zusätzliche Dienstfahrzeuge wurden beschafft. Die Maßnahme ist damit abgeschlossen.*
34	17	Werbung für mehr Radverkehr	./.	01/2021	Stück (Kampagne)	10 *	20	*Die angestrebte Einführung einer stadteigenen Mobilitäts-App konnte aus organisatorischen und kostentechnischen Gründen bisher nicht erfolgen.* *Derzeit wird die Umsetzung im Rahmen einer überregional angelegten Kooperation final abgestimmt. Ein Start ist für Ende 2024/Anfang 2025 vorgesehen.*
35	18	Bürgerbeteiligung	./.	07/2020	Bei Themen von stadtweiter Relevanz in Bezug auf den Radverkehr wird seitens der Verwaltung eine Bürgerbeteiligung geplant.			
36	19	Ausschöpfung von Fördermitteln	./.	07/2020	Die Ausschöpfung von Fördermitteln wird laufend geprüft. Zukünftig werden die Prüfungen mit dem Fokus auf Radverkehr weiter intensiviert.			
37	Z1	Automatische Radverkehrszählung	Z1 a) Display	01/2021	Stück	3	33	Die Zähldaten sind auf der städtischen Internetpräsenz öffentlich einsehbar: https://www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/radverkehr/ *Die Ausschreibung von zwei weiteren Zählanlagen mit Display wird derzeit finalisiert.* *Es wurden zwei mobile Kamerasysteme beschafft, die ganzjährig für Verkehrserhebungen aller Art genutzt werden. Es hat sich gezeigt, dass die beiden Kamerasysteme den Bedarf an Radverkehrszählungen und weiteren Erhebungen abdecken. Daher, und aufgrund der zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Ressourcen, wird derzeit von der Beschaffung eines dritten mobilen Systems abgesehen.*
38			Z1 b) verdeckt, fest		Stück	3	100	
39			Z1 c) verdeckt, mobil		Stück	3	*67*	
40	Z2	Konzepterstellung zur Umgestaltung von Innenstadtstraßen	Z2 a)	09/2022	Stück (Quartierskonzept)	1	*100*	*Der AMTA hat der Anpassung des Erschließungs- und Verkehrskonzeptes Magniviertel im Mai 2024 zugestimmt (DS 24-23511).* *Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt, sobald keine Beeinträchtigungen mehr durch die Fernwärmemaßnahme von BS|Netz zu erwarten sind.* *Weiterhin wird zur Gestaltung des Magnifilters eine Gestaltungsplanung von Studierenden der HAWK Hildesheim erarbeitet. Die Umsetzung ist abhängig vom Planungsergebnis.*
41			Z2 b)	07/2023	Stück (Straßenzug)	7	0	Die Bearbeitung dieser Maßnahme erfolgt im Rahmen der Maßnahme 4.1.
42	Z3	Beleuchtung von Radwegen	Z3	*(04/2025) ***	Stück (Analysebericht)	1	0	Der Analysebericht umfasst die Identifizierung von Beleuchtungslücken und ein Programm zur Beseitigung. Die Maßnahme startet im *April 2025* , *da die vorgesehene Personalstelle weiterhin unbesetzt ist und erneut ausgeschrieben werden muss.* *Zudem ist auch die bestehende Personalstelle im Fachbereich für die öffentliche Beleuchtung aktuell unbesetzt.*
43	Z4	Lastenrad-Förderung	Z4	01/2020	Verausgabte €	370.000 *	*39*	Der Rat hat in seiner Sitzung am 27.06.2023 die „Überarbeitung der Förderrichtlinie für Lastenräder und -pedelecs" beschlossen (DS 23-20867-01). *Im Betrachtungszeitraum wurden Fördermittel i. H. v. 26.497,73 € abgerufen.* *Seit Beginn der Förderung sind insgesamt 144.018,47 € ausgezahlt worden.*

Erläuterungen

Änderungen im Vergleich zum vorherigen Kompaktbericht sind durch *blaue, kursive Schrift* gekennzeichnet.

* Vorbehaltlich der künftigen Haushaltsplanungen und verfügbaren Mittel.

** Vorbehaltlich des Zeitpunktes der vorgesehenen Stellenbesetzung.

*** Standorte, die nicht eindeutig einem Wohngebiet zugeordnet werden können, werden separat aufgeführt und nicht in die Statistik bzw. den Umsetzungsstand gezählt.
Hierzu zählen beispielsweise die Fußgängerzone in der Innenstadt, der Bereich zwischen Bohlweg, Am Schloßgarten, Herzogin-Anna-Amalia-Platz, Georg-Eckert-Straße („Umfeld Schloss"), Gewerbegebiete, Grünanlagen u. ä.

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

24-24840
Mitteilung
öffentlich

Betreff:
Sachstand zum Fahrzeug- und Infrastrukturkonzept für den Einsatz von 2,65 m breiten Fahrzeugen auf 1.100 mm Spurweite

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	29.11.2024

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	03.12.2024	Ö

Sachverhalt:

Ausgangslage:
Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) wurde im Jahr 2021 beauftragt, ein Fahrzeug- und Infrastrukturkonzept für den Einsatz von 2,65 m breiten Fahrzeugen auf 1.100 mm Spurweite zu erstellen (Drucksache 21-16088). Das Fahrzeug- und Infrastrukturkonzept für den Ausbau der Stadtbahn Braunschweig für den Einsatz 2,65 m breiter Fahrzeuge wurde am 20.12.2022 durch den Rat beschlossen (DS 22-19804).

Sachstand:
Nach mehrfachen Detailabstimmungen zur Planung forderte die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) im Oktober 2024 einen Beleg des volkswirtschaftlichen Nutzens der Investition eine Dimensionierungsprüfung als Spezialbetrachtung der Standardisierten Bewertung (Kapazitätsengpässe in der Hauptverkehrszeit). Aufgrund dieses recht neuen Verfahrens und des Datenbeschaffungsaufwandes wird die Bearbeitung auf mindestens ein halbes Jahr geschätzt. Seitens der LNVG wurde die Möglichkeit geboten, beide Förderanträge (Infrastruktur und Stadtbahnfahrzeuge) passieren und diese außerordentlich in einer der folgenden Sitzung des LNVG-Aufsichtsrates im Jahr 2025 beraten zu lassen. Nach Einschätzung der BSVG und eines beteiligten Ingenieurbüros hat dieses Verfahren kaum Aussicht auf Erfolg.

Damit ist eine Förderzusage für die bereits EU-weit angekündigte Fahrzeugneubeschaffung mit 2,65 m breiten Fahrzeugen zeitnah nicht mehr möglich. In wie weit dies im Folgejahr erfolgen könnte ist aktuell unklar.

Eine weitere Verlängerung der Nutzung der 1995er Stadtbahnen über den derzeit geplanten Austausch Ende 2028 hinaus ist mit derart großen betrieblichen Risiken verbunden, dass dies für die BSVG nicht tragbar erscheint. Die zu ersetzenden Stadtbahnfahrzeuge zeigen schon heute eine hohe Störanfälligkeit und geringe Verfügbarkeit auf. Teilbetriebseinstellungen auf Stadtbahnstrecken wären nicht hinnehmbar und gefährden die Attraktivität des ÖPNV insgesamt.

Weiteres Vorgehen:
Aus diesem betrieblichen Risiko heraus wird die BSVG anstelle von 2,65 m breiten Fahrzeugen zunächst wieder Fahrzeuge mit 2,30 m breiten Wagenkästen beschaffen. Diese werden mit Fahrzeuglängen von ca. 36 m (vergleichbar der bestehenden Tramino) ausgeschrieben, sind damit knapp 10 m länger als die 1995er-Fahrzeuge und bieten somit auch bereits eine deutliche Kapazitätssteigerung (plus 43 Plätze). Da die EU-weite

Bekanntmachung für die Neubeschaffung der Fahrzeuge auch 2,30 m breite Wagenkästen alternativ vorsah, kann der Beschaffungsprozess fortgeführt werden.

Auch wenn durch die Beschaffung weiterer Fahrzeuge mit 2,30 m Wagenkastenbreite nicht die maximal mögliche Kapazität erreichbar ist (+ 43 statt + 64 Plätze), können somit aber dennoch kurzfristig erhebliche Fördermittel gesichert werden. Es ist allgemein festzustellen, dass sich die Akquise von Fördermitteln deutlich erschwert hat und ggf. noch weiter erschwert. Mittelfristiges Ziel bleibt die Erweiterung des Netzes und der Fahrzeuge auf 2,65 m. Sie wird bei der Trassierung von Gleissanierungen weiter geplant und umgesetzt. Auch die Netzerweiterungen werden für 2,65 m trassiert.

Die BSVG strebt an, den Ersatz der 2007er-Stadtbahnen in ca. 2035 mit 2,65 m breiten Stadtbahnfahrzeugen vorzunehmen.

Leuer

Anlage/n:
keine

Absender:
Gruppe Die FRAKTION. BS im Rat der Stadt

24-24780
Antrag (öffentlich)

Betreff:
Beseitigung einer Gefahrenstelle am Wilhelmitorwall

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	19.11.2024

Beratungsfolge:		*Status*
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	03.12.2024	Ö

Beschlussvorschlag:
Die Verwaltung wird damit beauftragt, die Verkehrssituation für den Rad- und Fußverkehr im Bereich Gieselerwall Kreuzung Wilhelmitorwall zu verbessern, indem die folgenden Punkte umgesetzt werden:

1. Für eine ausreichende Anzahl Parkplätze links vor der Kreuzung ist ein vorübergehendes absolutes Halteverbot einzurichten, um die Sichtverhältnisse zu verbessern und somit ein ausreichendes Sicherheitsempfinden für alle Verkehrsteilnehmer sicherzustellen.

2. Langfristig sind angemessene bauliche Maßnahmen zu ergreifen, um die Verkehrssituation im Bereich der Kreuzung, insbesondere für den kreuzenden Fuß- und Radverkehr, sicher und effizient neu zu gestalten. Die aktuellen Planungen für den Ausbau der Veloroute Wallring (DS 23-20323) sind dabei zu berücksichtigen.

Sachverhalt:
Der Gieselerwall führt als zweispurige Einbahnstraße auf den Wilhelmitorwall. In der Mitte der Kurve befindet sich hier eine Querungsmöglichkeit für den Rad- und Fußverkehr. Durch die Begrünung im Kurvenverlauf sowie die Parkplätze vor dem Kreuzungsbereich ist der Bereich für alle Verkehrsteilnehmer schwer einsehbar.

Die Distanz von der letzten Parkbucht bis zur Querungsanlage beträgt lediglich 24 Meter und durch den Kurvenverlauf ist der Gieselerwall an dieser Stelle nicht weiter einsehbar. Daher ist es für den kreuzenden Rad- und Fußverkehr bei belegten Parkplätzen nicht ersichtlich, ob der Kfz-Verkehr in dem Moment einen gefahrlosen Übergang zulässt. Demgegenüber kann auch der Autoverkehr, der auf dem Gieselerwall unterwegs ist, kreuzende Verkehrsteilnehmer erst sehr spät erkennen. Die aktuelle Verkehrsführung birgt ein erhöhtes Gefahrenpotenzial besonders für Kinder, ältere Personen sowie Radfahrende.

Der Bezirksrat hat in seiner Sitzung am 13. August mit großer Mehrheit festgestellt, dass an der beschriebenen Stelle eine besondere Gefahrenstelle existiert, die behoben werden soll (DS 24-24069). Die Stellungnahme der Verwaltung, in der die Situation vor Ort als sicher bewertet wird, können wir nicht nachvollziehen. Die Stadt hat sich bereits 2020 im Rahmen des Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“ unter anderem dazu verpflichtet, bestehende Hindernisse im Radverkehrsnetz zu identifizieren (Maßnahme 5) und bei dem verkehrsgerechten Umbau einzelner Knotenpunkte explizit die subjektiven

Sicherheitsbedürfnisse der Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen (Maßnahme 7).
Darüber hinaus hat die Stadt eingewilligt, im Rahmen einer „Qualitätsoffensive für Radwege“ Gefahrenstellen unverzüglich zu beseitigen (Maßnahme 12). Daher ist es nicht tolerierbar, dass die Verwaltung hier ihren Verpflichtungen, für die Sicherheit der Einwohnerinnen und Einwohner im Straßenverkehr zu sorgen, nicht nachkommen möchte.

Anlage/n:
Fotos

ab hier Kurve samt
Kreuzungsverkehr
nicht voll einsehbar
bis hier keine
Sichtbehinderung
durch parkende
Pkw

Querende Fußgänger*innen und Radfahrende sind erst aus dieser Entfernung erkennbar.

Sichtbehinderung
durch parkende
KfZ

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

24-23790
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Ideenplattform - Sitzbänke in der Innenstadt und Östliches Ringgebiet

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	21.08.2024

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (Anhörung)	20.11.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	26.11.2024	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	03.12.2024	Ö

Beschluss:

„Es wird eine Bank mit Lehne am Ackerhof hinter dem „Happy Rizzi House“ aufgestellt und eine Bank am Städtischen Museum (Am Magnitor) mit einer Lehne ergänzend aufgerüstet.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz:
Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG in Verbindung mit § 6 Nr. 2. lit. i der Hauptsatzung, da die Idee mehrere Stadtbezirke betrifft.

Anlass:
Über die Ideenplattform im Beteiligungsportal „mitreden“ wurde unten aufgeführte Idee für die Aufstellung zusätzlicher Sitzbänke im Innenstadtbereich und im Östlichen Ringgebiet eingebracht:

„Sitzbänke im öffentlichen Raum erfüllen vielfältige Funktionen.
Sie sind für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen notwendig, damit sie weiter Wege zum Einkaufen, zum Arzt, zum Treffen von Familie und Freund*innen oder für einen Spaziergang bewältigen und somit am gesellschaftlichen Leben teilhaben können. Sitzbänke unterstützen somit den Erhalt von Selbstständigkeit, insbesondere in einer Gesellschaft, in welcher durch den demografischen Wandel immer mehr ältere Menschen leben.
Sitzbänke dienen als Orte der Entspannung im Freien und dem Bedürfnis, ungezielt den menschlichen Alltag und Natur wahrzunehmen. Vor allem für Menschen ohne Garten erfüllen sie damit einen wichtigen Zweck. Sie ermöglichen Treffen mit Freund*innen und Familie sowie zufällige Begegnungen mit noch unbekannten Menschen. Es ist bekannt, dass Kommunen mit vielen kostenlosen Begegnungsmöglichkeiten im Freien der Einsamkeit von Menschen entgegenwirken konnten. Sitzbänke im Freien ermöglichen Aufenthalt und Begegnung ohne Konsumzwang.
Sollten die finanziellen Mittel nicht ausreichen, so bitten wir zu prüfen, inwieweit ein Teil der Bänke z. B. durch private Spenden finanziert werden kann.“

Ergänzt wurde die Idee durch eine umfassende Vorschlagsliste.

Dieses Anliegen hat die erforderliche Mindestunterstützerzahl von 50 erreicht.

Verfahren zur Ideenplattform:
Das Verfahren zum Umgang mit Ideen aus der Ideenplattform ist in der Vorlage zur Einführung des Beteiligungs-Portals (DS-17-03606, beschlossen in der Fassung der Vorlage 17-03606-01) wie folgt beschrieben:

„Vorschläge, die diese Voraussetzung [Anmerkung: ausreichende Unterstützerzahl] erfüllen, werden durch die fachlich zuständigen Organisationseinheiten inhaltlich geprüft und einer Bewertung durch den zuständigen Stadtbezirksrat (bei bezirklichen Vorschlägen) oder den zuständigen Fachausschuss zugeführt. Bezirkliche Vorschläge können im Rahmen der Budget-Hoheit der Stadtbezirksräte umgesetzt werden. Auch bei anderen Vorschlägen könnte - nach einem positiven Votum des Fachausschusses - eine Umsetzung sofort erfolgen, wenn die Finanzierung aus vorhandenen Ansätzen möglich ist.

Falls notwendige Haushaltsmittel nicht vorhanden sind, ist eine abschließende Entscheidung innerhalb des nächsten Haushaltsplanaufstellungsverfahrens grundsätzlich erforderlich.“

Prüfung und Bewertung:
In der folgenden Liste werden nur die Vorschläge der Idee aufgeführt und bewertet, die den Fachbereich Tiefbau und Verkehr betreffen. Die anderen Vorschläge aus der Idee werden gesondert im Umwelt- und Grünflächenausschuss (DS 24-23789) behandelt.

Vorschläge Innenstadt:

1	Herzogin-Anna-Amalia-Platz (Rückseite Kleines Haus)	Auf der Seite befinden sich Fahrradständer diese werden nicht zurückgebaut, da dringend benötigt. Kein Platz für weitere Sitzbänke → auf dem Platz sind ausreichend Sitzgelegenheiten vorhanden teilweise inkl. Rückenlehne und Armlehne.
2	Herzogin-Anna-Amalia-Platz (Begrünte Baumscheibe Ostseite)	Halbrunde Bänke sind extrem kostspielig in der Anschaffung, weitere Sitzgelegenheiten in unmittelbarer Nähe vorhanden.
15	Herzogin-Anna-Amalia-Platz (Sitzbänke am Spielplatz)	Im Bereich des Spielplatzes sind 6 Sitzbänke bereits vorhanden und teilweise mit Lehne ausgestattet.
16	Ackerhof hinter dem „Happy Rizzi House“	Die Möglichkeit eine Sitzgelegenheit zu errichten ist gegeben, Lage und Platzbedarf sind vorhanden. Die Entfernung von 2 Pollern ist erforderlich.
17	Am Magnitor (zw. Strupait und Kiosk)	Aufgrund von gewerblicher Bewirtschaftung der Freiflächen ist hier kein Standort möglich. Vor dem Städtischen Museum stehen Sitzgelegenheiten zur Verfügung, eine Bank wird ergänzend mit Lehne aufgerüstet.
18	Museumstraße (gegenüber Museum mittig)	Auf der Seite des Museums sind ausreichend Sitzgelegenheiten vorhanden.
19	Georg-Eckert-Straße kurz vor Magnitorwall vor Hauswand	Der Standort für eine Sitzgelegenheit vor einer stark befahrenen Kreuzung ist ungünstig, Sitzgelegenheiten in näherer Umgebung sind vorhanden.
20	Georg-Eckert-Straße (Gehweg vor der Schule)	Aufgrund der Platzverhältnisse würde eine Bank die Zuwegung zu den Fahrradständern der Schule behindern.
21	Ägidienmarkt	Der Platz wurde erst neu gestaltet, Sitzgelegenheiten sind vorhanden. Die Nachrüstung mit Lehnen für einzelne Bänke auf der östlichen Seite war unabhängig von der Idee bereits beauftragt.

Vorschläge Östliches Ringgebiet:

1	Jasperallee (Ostseite Theaterbrücke)	Stadtgestalterisch sieht die Verwaltung diesen Standort kritisch.
2	Karl-Marx-Straße (vor Comeniusschule)	Aufgrund des begrenzten Straßenquerschnitts und der geringen Gehwegbreite ist es hier nicht möglich, im öffentlichen Straßenraum eine Sitzgelegenheit aufzustellen.

Insgesamt empfiehlt die Verwaltung **eine Bank mit Lehne am Ackerhof hinter dem „Happy Rizzi House“** aufzustellen. Die Kosten für die Errichtung dieser Bank betragen ca. 5.500 €. An einer Bank vor dem Städtischen Museum wird ergänzend eine Lehne angebracht, die Kosten belaufen sich auf ca. 3.000 €.

Leuer

Anlage/n:
1. Sitzbänke in der Innenstadt_Vorschlag_Tabelle
2. Sitzbänke in der Östliches_Ringgebiet_Vorschlag_Tabelle

Vorschläge zur Neuaufstellung von Sitzbänken und Verbesserung vorhandener Sitzbänke und deren ergänzende Ausstattung im Stadtbezirk Mitte

Sitzbänke im öffentlichen Raum erfüllen vielfältige Funktionen.
Sie sind für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen notwendig, damit sie weiter Wege zum Einkaufen, zum Arzt, zum Treffen von Familie und Freund*innen oder für einen Spaziergang bewältigen und somit am gesellschaftlichen Leben teilhaben können. Sitzbänke unterstützen somit den Erhalt von Selbstständigkeit, insbesondere in einer Gesellschaft, in welcher durch den demografischen Wandel immer mehr ältere Menschen leben.
Sitzbänke dienen als Orte der Entspannung im Freien und dem Bedürfnis, ungezielt den menschlichen Alltag und Natur wahrzunehmen. Vor allem für Menschen ohne Garten erfüllen sie damit einen wichtigen Zweck. Sie ermöglichen Treffen mit Freund*innen und Familie sowie zufällige Begegnungen mit noch unbekannten Menschen. Es ist bekannt, dass Kommunen mit vielen kostenlosen Begegnungsmöglichkeiten im Freien der Einsamkeit von Menschen entgegenwirken konnten. Sitzbänke im Freien ermöglichen Aufenthalt und Begegnung ohne Konsumzwang.
Sollten die finanziellen Mittel nicht ausreichen, so bitten wir zu prüfen, inwieweit ein Teil der Bänke z. B. durch private Spenden finanziert werden kann.

Nr.	Standort	Bedarf	Bemerkungen
1	Herzogin-Anna-Amalia-Platz, an der Rückseite des Kleinen Hauses des Staatstheaters (zwischen den Fahrradständern)	- Holzbank mit Lehne mit Blick auf den Teich, da nur von dort aus ein sehr schöner Blick auf den Teich besteht	ein Fahrradständer müsste dafür ein Stück weiter nach Süden im Anschluss an den Treppenaufgang versetzt werden
2	Herzog-Anna-Amalia-Platz, begrünte Baumscheibe, an deren Westseite Fahrradständer sind	- an der Ostseite der Baumscheibe halbrunde Holzbank mit Lehne	
3	Herzogin-Anna-Amalia-Platz, Sitzbänke am Spielplatz	- innen vor die Hecken Holzbänke mit Lehnen für Eltern / Großeltern	ggf. dafür die Hecken etwas weiter nach außen setzen
4	Museumspark, westlicher Teil der oberen Fläche	- Tisch mit zwei Sitzbänken für 6 Spieler*innen, etwa 2,00 – 2,10 m lang und 0,60 – 0,70 m breit mit aufgebrachten Spielflächen für Schach, Mühle…, um kostenlose Begegnungsmöglichkeiten für Menschen zu schaffen, auch als Tisch für Picknick oder zum Zeitung-Lesen geeignet	solche Angebote gibt es völlig unzureichend in Braunschweig, dabei ist bekannt, dass kosten-lose Begegnungsmöglichkeiten stark zur Überwindung von Einsamkeit beitragen
5	Museumspark, Weg im unteren Bereich der Grünfläche parallel zur Straße „Am Theater“ (nicht der Fußweg an der Straße)	- links und rechts der Esche jeweils 1-2 Holzbänke mit Lehne aufstellen	

6	Museumspark, gegenüber des St. Vinzenz, auf der Südwestseite	- zwei drehbare Holzliegen zwischen Oker und Baum oder mehrere Holzliegen und Holzsteg	
7	Museumspark, an der Weggabelung am Weg an der Oker	- Holzbank mit Lehne für Gehpausen	
8	Museumspark, Stichweg zum Okerufer	- gegenüber der bestehenden Bank eine weitere Holzbank mit Lehne aufstellen, um mehr Kommunikation zu ermöglichen	
9	Theaterpark, ovale Fläche mit Steinbänken östlich des Spielplatzes auf dem Hügel	- auf die Steinbänke ein anderer Belag (z. B. Holz), um Bänke auch bei Hitze oder kühlerem Wetter nutzen zu können (Stein heizt sich sehr auf und kühlt extrem stark ab, je nach Außentemperatur) - (schön gestalteter) Trinkwasserbrunnen in die Mitte zwischen den Bänken für Kinder des Spielplatzes und Spazierengehende, auch im Sinne von Hitzeschutz als Klimaanpassungsmaßnahme	
10	Theaterpark, Halbrund-Fläche im nördlichen Teil (angrenzend westlich an den Theaterwall, nördlich an die Zahnarztpraxis und östlich ans Kulissenhaus)	- am Scheitelpunkt des Halbrundes eine Holzbank mit Lehne, rechts und links der Bank im Abstand von etwa 80 cm noch je einen Drehstuhl (wie am Teich im Kiryat-Tivon-Park), um sowohl allein oder zu zweit sitzen und sich auch unterhalten zu können (wird vielfältigeren Bedürfnissen gerecht)	
11	Theaterpark, Fläche an der Westseite des nördlichen Teils (im Osten angrenzend ans Kulissenhaus)	- Sitzbank aus Holz mit Lehne an den Scheitelpunkt	
12	Theaterpark, Parkweg parallel zur Straße „Am Theater“, wo schräg gegenüber der Solarkatze Holzbänke stehen	- vorhandene Sitzbänke streichen, Mülleimer dezenter und nicht zu nah an den Bänken, Aschenbecher in die Mülleimer integrieren	
13	Theaterpark, im rechten Teil des Hanges der unteren Freifläche	- zwei drehbare Holzliegen	
14	Theaterpark, am Weg zwischen Solarkatze und Oker	- weitere Holzbank mit Lehne	
15	Ackerhof, freie Fläche am Happy Rizzi House	- zwei Holzbänke mit Rücken- und Armlehnen, zwischen den Bänken Kübel mit Blühpflanzen und rechts von den	

		Bänken ein Trinkwasserbrunnen für Passant*innen des Magniviertels und entlang der Veloroute / Schloss im Sinne von Hitzeschutz als Maßnahme zur Klimaanpassung (Trinkwasserbrunnen werden auch durch EU und Bund als Klimaanpassungsmaßnahme gefordert)	
16	Am Magnitor, zwischen Strupait und KIOSK	- Holzbank mit Rückenlehne für Gehpausen	
17	Magnitorwall, östliche, erhöhte Gehwegseite, nach dem ersten und nach dem zweiten Drittel der Strecke	- Holzbank mit Rückenlehne für Gehpausen	
18	Museumstraße, auf der Gehwegseite, die auf der Häuser- und nicht auf der Museumsseite liegt, etwa in der Mitte gegenüber des Museums	- Holzbank mit Rückenlehne für Gehpausen	
19	Georg-Eckert-Straße, kurz vor dem Magitorwall vor der Hauswand	- Holzbank mit Rückenlehne für Gehpausen	
20	Gehweg Georg-Eckert-Straße, vor der Georg-Eckert-Schule	- Holzbank mit Rückenlehne für Gehpausen	
21	Fläche mit Sitzbänken am Aegidienmarkt	- Schaffen von Sicherheit und Barrierefreiheit (Stufen zumindest farbig kennzeichnen, Rückenlehnen, Sitzhöhen anpassen), Beschattung und Begrünung (für Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung)	

Vorschläge zur Neuaufstellung von Sitzbänken und Verbesserung vorhandener Sitzbänke und deren ergänzende Ausstattung im Stadtbezirk Östliches Ringgebiet

Sitzbänke im öffentlichen Raum erfüllen vielfältige Funktionen.
Sie sind für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen notwendig, damit sie weiter Wege zum Einkaufen, zum Arzt, zum Treffen von Familie und Freund*innen oder für einen Spaziergang bewältigen und somit am gesellschaftlichen Leben teilhaben können. Sitzbänke unterstützen somit den Erhalt von Selbstständigkeit, insbesondere in einer Gesellschaft, in welcher durch den demografischen Wandel immer mehr ältere Menschen leben.
Sitzbänke dienen als Orte der Entspannung im Freien und dem Bedürfnis, ungezielt den menschlichen Alltag und Natur wahrzunehmen. Vor allem für Menschen ohne Garten erfüllen sie damit einen wichtigen Zweck. Sie ermöglichen Treffen mit Freund*innen und Familie sowie zufällige Begegnungen mit noch unbekannten Menschen. Es ist bekannt, dass Kommunen mit vielen kostenlosen Begegnungsmöglichkeiten im Freien der Einsamkeit von Menschen entgegenwirken konnten. Sitzbänke im Freien ermöglichen Aufenthalt und Begegnung ohne Konsumzwang.
Sollten die finanziellen Mittel nicht ausreichen, so bitten wir zu prüfen, inwieweit ein Teil der Bänke z. B. durch private Spenden finanziert werden kann.

Nr.	Standort	Bedarf	Bemerkungen
1	Jasperallee, an der Ostseite der Theaterbrücke (vom Theater kommend auf der rechten Seite)	Sitzbank vor dem Geländer der Theaterbrücke (der Biegung angepasst) mit schönem Blick über die Jasperallee und als Gehpause (ohne erst die Jasperallee queren zu müssen bis zur Mitte)	
2	vor der Comeniusschule in der Karl-Marx-Straße, kurz vor der Comeniusstraße	Sitzbank, v. a. für Schüler*innen, die auf Bus warten, aber auch als Gehpause für mobilitätseingeschränkte Menschen	
3	Herzogin-Elisabeth-Straße, nahe Nussbergstraße auf Seite des Prinz-Albrecht-Parks	Sitzbank für Gehpausen	
4	Prinz-Albrecht-Park, auf der Westseite (Rückseite) des Fitnessplatzes	Sitzbank als Sitzmöglichkeit für Begleitpersonen, die nicht trainieren und als Ablagemöglichkeit für Kleidung der Trainierenden	
5	Prinz-Albrecht-Park, schräg gegenüber vom Polizeistadion	Sitzbank mit Rückenlehne	
6	Prinz-Albrecht-Park, westlich gelegene Lichtung nahe Ebertallee	nahe des Weges mit Blick auf Wiese 1-2 Sitzbänke mit Rückenlehne sowie 1-2 weitere (mobile) Sitzbänke 1-2	

		weitere Sitzbänke	
7	Prinz-Albrecht-Park, am Offermann-Denkmal	rechts und links noch je eine weitere Bank	
8	Prinz-Albrecht-Park, Wiese vor dem Offermann-Denkmal	1-2 Sitzbänke mit Rückenlehne auf der Wiese	
9	Prinz-Albrecht-Park, An der Matthäuskirche, oberer Bereich, zwischen 6. und 7. Baum von oben	Sitzbank mit Rückenlehne	
10	Prinz-Albrecht-Park, An der Matthäuskirche, auf der rechten Seite gegenüber der Weggabelung hinter der Sportanlage	2 Sitzbänke mit Rückenlehne	
11	Prinz-Albrecht-Park, An der Matthäuskirche, auf der rechten Seite, etwa zwischen Anfang des Weges und dem Ende der Sportanlage	2 Sitzbänke mit Rückenlehne	
12	Prinz-Albrecht-Park, An der Matthäuskirche, am Anfang des Weges auf der rechten Seite	neben die vorhandene Sitzbank eine zweite Sitzbank mit Rückenlehne, da stark frequentiert	
13	Hundewiese Nussberg, neben dem Bolzplatz	Holzstämme (oben abgeflacht als Sitzfläche) als Sitzmöglichkeiten, einmal am Hauptweg neben dem Bolzplatz und einmal am dort abzweigenden Weg; daneben Papierkörbe mit Deckel	
14	Nussberg, am Weg an der Aussichtsplattform	eben die vorhandene Sitzbank eine weitere Sitzbank mit Lehne sowie einen Picknicktisch	
15	Hundewiese Nussberg, Weg nordöstlich der Wiese	vorhandene Baumstammstücke nutzen, um sie zu Sitzmöglichkeiten entlang des Weges umzugestalten	
16	Hundewiese, Aussichtsplattform: südöstlich davon auf der befestigten Fläche	2 Sitzbänke mit Rückenlehne mit Blick über die Hundewiese	

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

24-23790-01
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Ideenplattform - Sitzbänke in der Innenstadt und Östliches Ringgebiet

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	28.11.2024

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	03.12.2024	Ö

Beschluss:

„Es wird eine Bank mit Lehne am Ackerhof hinter dem „Happy Rizzi House“ aufgestellt und eine Bank am Städtischen Museum (Am Magnitor) mit einer Lehne ergänzend aufgerüstet.

Am südöstlichen Ende der Brückenbrüstung der Theaterbrücke (Jasperallee) wird eine Bank aufgestellt.“

Sachverhalt:

1. Der Stadtbezirksrat 130 hat die Vorlage 24-23790 in seiner Sitzung am 19.11.2024 unverändert beschlossen:
   „Es wird eine Bank mit Lehne am Ackerhof hinter dem „Happy Rizzi House“ aufgestellt und eine Bank am Städtischen Museum (Am Magnitor) mit einer Lehne ergänzend aufgerüstet.“
   Abstimmungsergebnis: 11 dafür 0 dagegen 1 Enthaltung

2. Der Stadtbezirksrat 120 hat die Vorlage 24-23790 in seiner Sitzung am 20.11.2024 geändert beschlossen:
   „Die Verwaltung wird gebeten, für den Standort Jasperallee einen geeigneten Standort zu finden.“
   Abstimmungsergebnis: 16 dafür 0 dagegen 0 Enthaltungen

Stellungnahme der Verwaltung:
Gemäß geändertem Beschluss hat die Verwaltung den vorgeschlagenen Bankstandort an der Jasperallee erneut überprüft.

Die Verwaltung hat den Standort zunächst kritisch gesehen, da mit ihm auch ein Versetzen des BLIK-Schildes unabdingbar ist. Nach erneuter Betrachtung wird am Ende der Brückenbrüstung eine Bank mittig und parallel zur Mauer aufgestellt sowie das BLIK-Schild versetzt.

Durch diese zusätzliche Bank erhöhen sich die Kosten von ca. 8.500 € um ca. 6.000 € auf insgesamt ca. 14.500 €

Leuer

Anlage/n:
keine

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

24-23980
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Ideenplattform: Fahrradstraße Wilhelm-Bode-Straße und Karl-Marx-Straße

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	11.11.2024

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (Anhörung)	20.11.2024	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	03.12.2024	Ö

Beschluss:

„Eine Umgestaltung der Wilhelm-Bode-Straße und der Karl-Marx-Straße zu Fahrradstraßen wird nicht weiterverfolgt.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz:
Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Ausweisung der Wilhelm-Bode-Straße und Karl-Marx-Straße als Fahrradstraße um eine Angelegenheit, deren Wirkung für den Radverkehr über die Grenzen des Stadtbezirks hinausgeht. Hierfür obliegt die Beschlusszuständigkeit dem AMTA.

Anlass:
Über die Ideenplattform im Beteiligungsportal „mitreden“ wurde der Vorschlag eingebracht, sowohl die Wilhelm-Bode-Straße als auch die Karl-Marx-Straße zu Fahrradstraßen umzugestalten (http://www.mitreden.braunschweig.de):

„Als zentrale Straßen können die Wilhelm-Bode-Straße und Karl-Marx-Straße eine gute und schnelle Verbindung auf der Nord-Süd-Achse im östlichen Ringgebiet bieten. Durch die vielen Rechts-vor-links-Kreuzungen ist hier jedoch ein zügiges Vorankommen oft nicht möglich.

Daher möchte ich folgende Maßnahmen vorschlagen:
1. *Ausweisung von Wilhelm-Bode-Straße und Karl-Marx-Straße als Fahrradstraßen inkl. Kreuzung der Jasperallee*
2. *Durchgehende Markierung der Fahrradstraße (Beispiel aus Göttingen siehe Bild. Quelle: ADFC auf den Bildern)*
3. *Ausweisung der gesamten Strecke (inkl. der Kreuzung Jasperallee) als Vorfahrtsstraße*

Mit diesen drei Maßnahmen würde eine einfache und attraktive 1,3 km lange Radschnellverbindung durch das östliche Ringgebiet geschaffen werden, welche potentiell durch die Erweiterung in die Hartgerstraße und Georg-Westermann-Allee bis zum Bahnhof führen kann.“

Dieses Anliegen hat die erforderliche Mindestunterstützerzahl von 50 erreicht.

Verfahren zur Ideenplattform:
Das Verfahren zum Umgang mit Ideen aus der Ideenplattform ist in der Vorlage zur Einführung des Beteiligungs-Portals (DS-17-03606, beschlossen in der Fassung der Vorlage 17-03606-01) wie folgt beschrieben:

„Vorschläge, die diese Voraussetzung [Anmerkung: ausreichende Unterstützerzahl] erfüllen, werden durch die fachlich zuständigen Organisationseinheiten inhaltlich geprüft und einer Bewertung durch den zuständigen Stadtbezirksrat (bei bezirklichen Vorschlägen) oder dem zuständigen Fachausschuss zugeführt. Bezirkliche Vorschläge können im Rahmen der Budget-Hoheit der Stadtbezirksräte umgesetzt werden. Auch bei anderen Vorschlägen könnte – nach einem positiven Votum des Fachausschusses – eine Umsetzung sofort erfolgen, wenn die Finanzierung aus vorhandenen Ansätzen möglich ist. Falls notwendige Haushaltsmittel nicht vorhanden sind, ist eine abschließende Entscheidung innerhalb des nächsten Haushaltsplanaufstellungsverfahrens grundsätzlich erforderlich."

Prüfung und Bewertung
Für eine erste Bewertung des Vorschlages wurden Besichtigungen und stichprobenartige Vermessungen der betroffenen Straßenzüge durchgeführt. Auf Grundlage dieser ersten groben Analyse nimmt die Verwaltung zu den einzelnen Punkten des Vorschlags wie folgt Stellung:

- Zu Nr. 1.
  Um die Wilhelm-Bode-Straße und Karl-Marx-Straße als Fahrradstraßen ausweisen zu können, wäre der Braunschweiger Qualitätsstandard für Fahrradstraßen und Fahrradzonen zu berücksichtigen (siehe DS 22-19984).

  Straßenquerschnitt
  Auf der Wilhelm-Bode-Straße und der Karl-Marx-Straße wird größtenteils beidseitig längs am Fahrbahnrand oder halb hoch auf dem Gehweg geparkt. Auf diesen Straßenabschnitten müssten somit Sicherheitstrennstreifen markiert werden.

  In der Wilhelm-Bode-Straße, im Bereich zwischen Jasperallee und Grünewaldstraße, sind auf der Westseite senkrechte Parkstände markiert. Die senkrechte Aufstellung von ruhendem Verkehr wird für Fahrradstraßen nicht empfohlen. Auch hier müsste ein entsprechender Sicherheitstrennstreifen markiert werden.

  Das Regelmaß für Fahrradstraßen könnte nach der ersten groben Einschätzung auf der Wilhelm-Bode-Straße eingehalten werden. Inwieweit Parkmöglichkeiten entfallen müssen, um Sichtdreiecke freizuhalten, Fahrradabstellmöglichkeiten zu schaffen o. ä., kann erst bei einer genaueren Prüfung auf Grundlage einer Vermessung ermittelt werden. Als erster Richtwert ist ein Entfall von ca. 10 - 15 % der Parkstände wahrscheinlich.

  In der Karl-Marx-Straße sind die Regelmaße nicht einhaltbar. Bei Ausweisung einer Fahrradstraße müsste die fehlende Breite kompensiert werden. Entweder müsste das heute praktizierte Gehwegparken so strukturiert werden, dass dies in Teilabschnitten eine weitere Reduzierung der Gehwegbreiten bedeuten würde, was aus Sicht der Verwaltung kritisch zu sehen ist, oder es müsste einseitig gänzlich entfallen.

  Eine Änderung des heutigen Parkens würde dem Ergebnis des Ortstermins vom 11.10.2023 mit Vertretern des Stadtbezirksrates zur DS 23-20588 „Parken in verschiedenen Straßen des Östlichen Ringgebietes" zur Situation in der Wilhelm-Bode-Straße und der Karl-Marx-Straße widersprechen. Dort wurde besprochen, die vorhandene Situation in den beiden Straßen beizubehalten, um den Parkraum nicht zu reduzieren.

  Reduzierung des Kfz-Verkehrs:
  Auf der Wilhelm-Bode-Straße ist eine Verkehrsbelastung von bis zu 5.800 Kfz pro Tag zu verzeichnen. Dies ist äußerst kritisch zu bewerten, da für Fahrradstraßen in den H RSV

(Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten) und weiteren kommunalen Leitfäden ein maximales Kfz-Aufkommen von 2.500 Kfz/Tag für Fahrradstraßen empfohlen wird. Bei höheren Verkehrsbelastungen sind Maßnahmen zur Minimierung des Kfz-Verkehrs erforderlich.

Eine gezielte Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens kommt aufgrund der Bebauungsdichte in diesem Bereich nicht in Betracht.

- Zu Nr. 2.
  Fahrradstraßen würden nach dem Braunschweiger Qualitätsstandard für Fahrradstraßen und Fahrradzonen markiert.

- Zu Nr. 3.
  Derzeit gilt an den meisten Knotenpunkten der Wilhelm-Bode-Straße und der Karl-Marx-Straße die Rechts-vor-Links-Regelung. Eine Bevorrechtigung bei Einrichtung einer Fahrradstraße steht der notwendigen LSA am Knotenpunkt Heinrichstraße/Dürerstraße (Schulweg) entgegen.

  Eine Bevorrechtigung an der Kreuzung mit der Jasperallee sieht die Verwaltung aufgrund des Linienbusverkehrs und Straßencharakters grundsätzlich nicht.

Vor dem Hintergrund obiger Ausführungen wird die Idee nicht weiterverfolgt.

Leuer

Anlage/n:
keine

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

24-23980-01
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Ideenplattform: Fahrradstraße Wilhelm-Bode-Straße und Karl-Marx-Straße

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	28.11.2024

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	03.12.2024	Ö

Beschluss:

„Eine Umgestaltung der Wilhelm-Bode-Straße und der Karl-Marx-Straße zu Fahrradstraßen wird derzeit nicht weiterverfolgt.“

Sachverhalt:

Der Stadtbezirksrat 120 hat die Vorlage 24-23980 in seiner Sitzung am 20.11.2024 geändert beschlossen:
„Eine Umgestaltung der Wilhelm-Bode-Straße und der Karl-Marx-Straße zu Fahrradstraßen wird **derzeit** nicht weiterverfolgt.“

Abstimmungsergebnis: 14 dafür 2 dagegen 0 Enthaltungen

Stellungnahme der Verwaltung:
Der Erläuterung und kritischen Beurteilung der Verwaltung konnte gefolgt werden. Es wurde ergänzend die Möglichkeit angeregt, in weiterer Zukunft eine attraktive Radroute durch das Östliche Ringgebiet erneut zu prüfen.

Die Priorität der Verwaltung liegt zunächst und vorrangig auf der Umsetzung des Qualitätsstandards auf den vorhandenen Fahrradstraßen. Dies steht nicht im Widerspruch zum Wunsch, in weiterer Zukunft die Umgestaltung der Wilhelm-Bode-Straße und Karl-Marx-Straße zu prüfen.

Dem geänderten Beschlussvorschlag des Stadtbezirksrats 120 kann somit aus Sicht der Verwaltung gefolgt werden.

Leuer

Anlage/n:
keine

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

24-23917
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Bahnübergang Vossenkamp

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	05.11.2024

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 330 Nordstadt-Schunteraue (Anhörung)	07.11.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	13.11.2024	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	03.12.2024	Ö

Beschluss:

„Der Schließung des Bahnübergangs (BÜ) Vossenkamp zwischen der Abtstraße und der Alte Dammstraße (ehem. Vossenkamp) für den Kfz-Verkehr, der Herstellung einer Umlaufsperre für den Fuß- und Radverkehr sowie der Herstellung einer Ersatzwegeverbindung durch die Deutsche Bahn InfraGO AG (DB) wird zugestimmt."

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz:
Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 2 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. i der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über die Auflassung eines Bahnüberganges und Herstellung einer Ersatzwegeverbindung um eine verkehrsplanerische Angelegenheit, für die hier der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben zuständig ist, da es sich um eine Wegeverbindung handelt, dessen verkehrliche Bedeutung über einen Stadtbezirk hinausgeht.

Anlass:
Die DB beabsichtigt im Rahmen des Baus des elektronischen Stellwerkes Gliesmarode bis Ende 2025 die Schließung des Bahnübergangs Vossenkamp für den Kfz-Verkehr zwischen der Abtstraße und der Alte Dammstraße zur Ertüchtigung der Strecken 1902 Braunschweig – Gifhorn, um den Betrieb und die Zukunftsfähigkeit der DB Strecke zu sichern. Der BÜ ist im Bestand nicht technisch gesichert und stellt für die Verkehrsteilnehmer ein Sicherheitsrisiko und eine Langsamfahrstelle für die Züge dar. Eine technische Sicherung für den Kfz-Verkehr des BÜ ist laut Auskunft der DB aufgrund zu geringer Flächenverfügbarkeit für die benötigten Schleppkurven nicht möglich.

Über dem BÜ erfolgt im Bestand die einzige Kfz-Erschließung des Kleingartenvereins Himmelreich, der Wohngebäude Alte Dammstraße Nr. 1 und 2 sowie einer städtischen Ausgleichsfläche (Streuobstwiese). Eine Erreichbarkeit über die Straße Mittelriede ist im Bestand für den Kfz-Verkehr nicht möglich, da auf einer Länge von rund 100 m kein für den Kfz-Verkehr befahrbarer Weg vorhanden ist.

Da der BÜ keine gewidmeten Wege (Abtstraße und Alte Dammstraße) verbindet, liegt hier kein Anwendungsfall nach Eisenbahnkreuzungsrecht vor. Verträge mit der DB, welche eine Überquerung der Gleise mit der Stadt vertraglich regeln, liegen ebenfalls nicht vor. Somit kann die Stadt keinen Anspruch geltend machen, dass die DB den BÜ belässt und die DB hat sogar das Recht, diesen ersatzlos zu schließen.

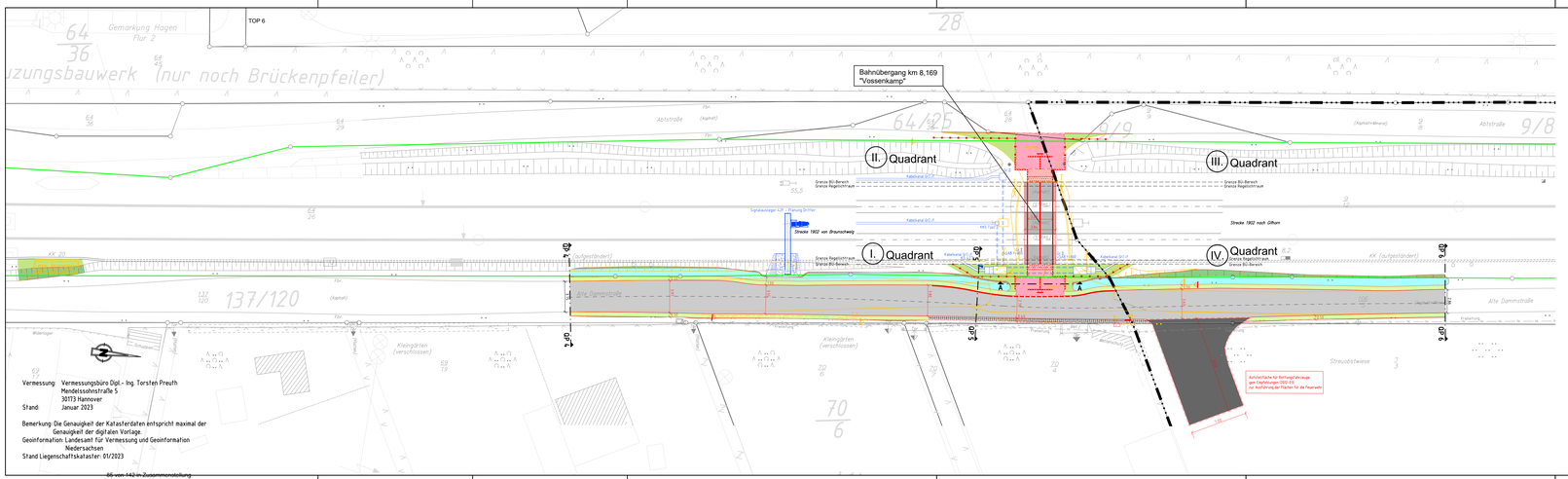
Nach Verhandlungen mit der DB hat diese sich jedoch bereit erklärt den BÜ nicht ganz zu schließen, sondern durch eine Umlaufsperre zu sichern und somit zumindest für den Fuß- und Radverkehr weiterhin eine Querung an dieser Stelle zu ermöglichen. Zudem hat sich die DB bereit erklärt, als Ersatzwegeverbindung für den Kfz-Verkehr, die im Bestand fehlende Straßenverbindung auszubauen, damit künftig eine Erschließung von Süden von der Straße Mittelriede möglich ist.

Eine Kostenbeteiligung von der Stadt ist laut der DB für die Umsetzung der geplanten Maßnahmen (siehe Anlage: Planung DB) nicht erforderlich.

Aufgrund des für die Stadt positiven Verhandlungsergebnisses mit der DB wird empfohlen, der Herstellung einer Umlaufsperre im Bereich des heutigen BÜ Vossenkamp sowie der Herstellung einer Ersatzwegeverbindung zur Erschließung des o. g. Grundstücks zuzustimmen.

Leuer

Anlage/n:
Planung der DB



geplante Anlage
Ansicht A-A
M 1:100

Legende

- Hochbord
- Rundbord
- Tiefbord
- Fahrbahnmarkierung
- Bodeninduktoren nach EN15209, DIN32984 bzw. DS813-02 (Bodeninduktoren im Verkehrsraum aus Bimbenleiß- und Waffelplatten Breite der Aufwerksamkeitsfelder = 120cm
- Beleuchtung
- Schutzgeländer h= 0,90m (S1 verzinkt, Rot/Weiß)
- Schutzgeländer h= 0,90m (S1 verzinkt, Rot/Weiß)
- Zaun
- Schutzplanke
- Verkehrszeichen
- Poller
- Straßenablauf mit Anschlussleitung
- Bestandsaufmaß
- Bestand aus dem IVL-Plan
- Neubau
- Rückbau
- Planung Dritter
- Bahngrenzen

BÜ-Belag +0,30m über den Fahrbahnrand.

Fahrbahnaufbau Bk 1,8 nach RSTO Tafel 1

Asphaltdeckschicht 0/8 (AC 11 D N)	4 cm	
Asphaltragschicht 0/32 (AC 32 T N)	10 cm	
Schiefertragschicht 0/32	15 cm	
Schicht aus frostwiderstandsfähigem Material 0/32	29 cm	E_{V2}=150MN/m²
frostsicherer Oberbau	58 cm	

Aufstellfläche aus versickerfähigem Material Bk 1,8 nach RSTO Tafel 3

Pflasterdecke aus Betonsteinpflaster	8 cm	
Pflasterbettung aus Split 2/5	4 cm	
Schiefertragschicht 0/32	20 cm	
Schicht aus frostwiderstandsfähigem Material 0/32	32 cm	E_{V2}=150MN/m²
frostsicherer Oberbau	64 cm	

Sicherheitsstreifen aus versickerfähigem Material Bk 1,8 nach RSTO Tafel 3

Pflasterdecke aus Rasengitterstreinen 60x40x12	12 cm	
Pflasterbettung aus Split 2/5	4 cm	
Schiefertragschicht 0/32	25 cm	
Schicht aus frostwiderstandsfähigem Material 0/32	32 cm	E_{V2}=150MN/m²
frostsicherer Oberbau	73 cm	

Gehweg aus Asphalt

Asphalttragdeckschicht 0/16 (AC 16 T D)	10 cm	
Schiefertragschicht 0/32	20 cm	
Frostschutzschicht 0/32	25 cm	E_{V2}=150MN/m²
frostsicherer Oberbau	56 cm	

Gehweg aus HGT

HGT hydraulisch gebundene Tragschicht 0/16	8 cm	
Schicht aus frostwiderstandsfähigem Material 0/32	32 cm	E_{V2}=150MN/m²
frostsicherer Oberbau	40 cm	

Bankett

Bankettdeckschicht 15 cm
Bankettunterschicht 15 cm

Mulde Breite 1,00 m
Mulde Sohlbreite 0,20 m

Grünfläche

Böschung

Anschluss Asphalt/Asphalt: bituminöses Dichtungsband nach ZTV A-StB
Anschluss Asphalt/Beton und Schiene: Fugenvergußl nach ZTV-Fug

Index	Änderungen bzw. Ergänzungen	Name	Datum

Prüfvermerke

die Übereinstimmung der Zeichnung mit der Ausführung bestätigt:

für den Auftragnehmer:
Dr.Y. Datum, Unterschrift

für die DB InfraGO AG
Dr.Y. Datum, Unterschrift

interoperabilität geprüft Benennte Stelle, Name

Datum geprüft / genehmigt

Datum geprüft / genehmigt

Datum geprüft / genehmigt

Eisenbahn-Bundesamt

Freigabe zur baotechnischen Prüfung
Datum, Unterschrift
Prüfingenieur
Dr.Y. Datum, Unterschrift

gleichgerichtet mit Prüfexemplaren geprüft / genehmigt
Datum
Freigabe der Ausführungsunterlagen
☐ mit Regelungen durch den BVB
Freigabe-Nr.:
Dr.Y. Datum, Unterschrift (BVB)
Genehmigung zur Bauausführung
Dr.Y. Datum, Unterschrift

Lageskizze

Auftraggeber:

Planverfasser:
TEC
Target Engineering Consultants GmbH
Stuttgarter 2
71101 Leonberg
Telefon: 0049 7152 20 20
www.tec-gmbh.de
Leonberg, den
Dr.Y. Datum, Unterschrift
i.A. K. Simon

	Datum	Name
gez.	17.08.2024	TEC/Leder
bearb.	11.09.2024	TEC/Simon
gepr.	12.09.2024	TEC/Blum

Bauherr:
DB InfraGO AG
Projekt DTC Hannover
(I-N-N-1)
Podbielskistraße 3
30175 Hannover
Hannover, den
Dr.Y. Datum, Unterschrift

Planung:
DB InfraGO AG
Projekt DTC Hannover
(I-N-N-1)
Podbielskistraße 3
30175 Hannover
Hannover, den
Dr.Y. Datum, Unterschrift

Plan-Nr.:
Planart: Ausführungsplanung
Planersichten: AU-TEC-A_SH-TEC Rev.2
Blattgr.: 297 x 1560
Einwirkungen Eisenbahnbetrieb

Maßstab: 1:200

Kreuzungsplan
Bü "Vossenkamp"

Höhen- und Koordinatensystem
DHHN 2016
DB Ref

Projekt: Bahnhof Braunschweig-Gliesmarode – Neubau ESTW

Strecke: Braunschweig Hbf – Gifhorn, W 65

Bauwerksnummer				Brückennr.
Strecke	Kilometer		Kennzahl	«Barcode»
1902	=	6.149	=	

Vermessung: Vermessungsbüro Dipl.- Ing. Torsten Preuth
Mendelssohnstraße 5
30173 Hannover
Stand: Januar 2023

Bemerkung: Die Genauigkeit der Katasterdaten entspricht maximal der Genauigkeit der digitalen Vorlage.
Geoinformation: Landesamt für Vermessung und Geoinformation Niedersachsen
Stand Liegenschaftskataster: 01/2023

Legende

- Hochbord
- Rundbord
- Tiefbord
- Fahrbahnmarkierung
- Bodenindikatoren nach EN15209, DIN32984 bzw. DS813.02 (Bodenindikatoren im Verkehrsraum) aus Blindenleit- und Waffelplatten. Breite der Aufmerksamkeitsfelder = 120cm
- Beleuchtung
- Schutzgeländer h= 0,90m (St verzinkt, Rot/Weiß)
- Schutzgeländer h= 0,90m (St verzinkt, Rot/Weiß)
- Zaun
- Schutzplanke
- Verkehrszeichen
- Poller
- Straßenablauf mit Anschlussleitung
- Bestandsaufmaß
- Bestand aus dem IVL-Plan
- Neubau
- Rückbau
- Planung Dritter
- Bahngrenzen

BÜ-Belag ≥0,30m über den Fahrbahnrand.

Fahrbahnaufbau Bk 1,0 nach RStO Tafel 1

Asphaltdeckschicht 0/8 (AC 11 D N)	4 cm
Asphalttragschicht 0/32 (AC 32 T N)	10 cm
Schottertragschicht 0/32	15 cm
Schicht aus frostunempflindlichen Material 0/32	29 cm
Bodenaustausch aus verdichtungsf. Material 0/32	30 cm
frostsicherer Oberbau	88 cm

$EV_2 \geq 45NM/m^2$

Bankett
Bankettdeckschicht 15 cm
Bankettunterschicht 15 cm

Mulde Breite 1,00 m
Mulde Sohlbreite 0,20 m

Böschung

Anschluss Asphalt/Asphalt: bituminöses Dichtungsband nach ZTV A-StB
Anschluss Asphalt/Beton und Schiene:: Fugenverguß nach ZTV-Fug

Index:	Änderungen bzw. Ergänzungen	Name:	Datum:

Prüfvermerke

die Übereinstimmung der Zeichnung mit der Ausführung bestätigt:
für den Auftragnehmer: Ort, Datum, Unterschrift
für die DB InfraGO AG Ort, Datum, Unterschrift
interoperabilität geprüft (benannte Stelle), Name
Datum geprüft / genehmigt
Datum geprüft / genehmigt
Datum geprüft / genehmigt
Eisenbahn-Bundesamt

Freigabe zur bautechnischen Prüfung
Ort, Datum, Unterschrift
Prüfingenieur
gleichgestellt mit Prüfexemplaren geprüft / genehmigt
Datum
Freigabe der Ausführungsunterlagen
☐ mit Regelungen durch den BVB
Freigabe-Nr.:
Ort, Datum, Unterschrift (BVB)
Genehmigung zur Bauausführung
Ort, Datum, Unterschrift

Lageskizze

Auftragnehmer:

Planverfasser: TEC Target-Engineering-Consults GmbH
Stadtkoppel 6
21337 Lüneburg
Digital signiert von i.A. K.Simon Ort: Lüneburg Datum: 9/12/24 03:48
i.A. K.Simon
Lüneburg, den
Ort, Datum, Unterschrift

Bauherr: DB InfraGO
DB InfraGO AG
Projekte STE Hannover
I.II-N-B-S
Lindemannallee 3
30173 Hannover
Hannover, den
Ort, Datum, Unterschrift

Planung: DB InfraGO
DB InfraGO AG
Projekte STE Hannover
I.II-N-B-S
Lindemannallee 3
30173 Hannover
Hannover, den
Ort, Datum, Unterschrift

1 von 8
Auftrag-Nr.: 20-062

	Datum	Name
gez.	17.08.2024	TEC/Leder
bearb.	11.09.2024	TEC/Simon
gepr.	12.09.2024	TEC/Bilek

Plan-Nr.:
Planart: Ausführungsplanung
Planzeichen: ALP-1902-8_169-TEC Krz-1
Blattgr.: 297 x 1350
Einwirkungen (Lastmodelle):
Höhen- und Koordinatensystem DHHN 2016 DB Ref

Maßstab: 1:200

Kreuzungsplan
Ersatzweg

Projekt: **Bahnhof Braunschweig-Gliesmarode - Neubau ESTW**
Strecke: Braunschweig Hbf - Gifhorn, W 65

Strecke		Kilometer		Kennzahl	Brückennr.
1902	×	8,1+69	×		

Bauwerksnummer

×Barcode×

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

24-23981
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Förderung des Radverkehrs auf der Gifhorner Straße

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	07.11.2024

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 322 Nördliche Schunter-/Okeraue (Anhörung)	19.11.2024	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	03.12.2024	Ö

Beschluss:

Der Umnutzung einer Fahrspur zu einem Radfahrstreifen an der Gifhorner Straße (in Fahrtrichtung Norden, zwischen Eichenstieg und der ÖPNV Haltestelle Lincolnsiedlung) gemäß Anlagen 1 und 2 wird zugestimmt.

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz
Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Gifhorner Straße um eine Straße, die eine über die Grenzen des Stadtbezirks hinausgehende Funktion besitzt, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist.

Anlass
Auf der Gifhorner Straße, im Abschnitt zwischen Hansestraße/Eichenstieg und der ÖPNV Haltestelle Lincolnsiedlung/Lincolnstraße ist im Jahr 2025 die Erneuerung der Fahrbahndecke stadtauswärts vorgesehen. Die Gifhorner Straße ist für alle Verkehrsteilnehmenden eine wichtige Verbindung von der Innenstadt in die äußeren Stadtteile und Gewerbegebiete. Auch der Radverkehr nutzt diese Verbindung intensiv. Der stadtauswärts führende Radweg entspricht jedoch nicht den Anforderungen an die Radinfrastruktur in Braunschweig und ist zudem durch aufbrechende Baumwurzeln stark beansprucht. Da die Bäume sehr nah am Radweg stehen, wird eine Sanierung des Radweges derzeit nicht als sinnvoll erachtet bzw. wäre mit erheblichen Kosten und vermutlich starken Beeinträchtigungen der Bäume verbunden. Um eine Verbesserung für den Radverkehr herbei zu führen soll im Rahmen der ohnehin anstehenden Deckensanierung die östliche Fahrspur der Gifhorner Straße in Fahrtrichtung Norden zu einem Radfahrstreifen umgenutzt werden.

Bestand
Zwischen Eichenstieg und Lincolnstraße verfügt die Gifhorner Straße größtenteils über vier Fahrspuren. Im Knotenpunkt Gifhorner Straße/Hansestraße/Eichenstieg kommt der aus allen Fahrtrichtungen nach Norden fahrende Kfz-Verkehr bereits im Bestand nur auf einer Fahrspur an. Erst im weiteren Verlauf der Gifhorner Straße wird dieser mit zwei Fahrstreifen stadtauswärts geführt, wobei im nördlichen Bereich eine Fahrspur zu einer reinen ÖPNV-Abbiegespur wird. Für Radfahrende und Zufußgehende sind separate Anlagen vorhanden.

In Gegenrichtung wird der von Norden kommende, stadteinwärts fahrende MIV zunächst auf einer Fahrspur geführt. Im weiteren Verlauf weitet sich die Fahrspur bis zu einer Zweistreifigkeit auf.

Planung Radverkehrsstreifen
Es ist geplant, einen stadtauswärtigen Radfahrstreifen anzulegen und diesen baulich geschützt direkt nach dem Knotenpunkt Gifhorner Straße/Hansestraße/Eichenstieg beginnen zu lassen. Dem linksabbiegenden Radverkehr wird ein geschützter Aufstellbereich und ein gesondertes Radfahrsignal zugewiesen, so dass auch die LSA-Steuerung optimiert werden kann. Der Radverkehr Richtung Norden wird hinter der Querung mit Protektionselementen gesichert auf die Fahrbahn geleitet.

Im weiteren geradlinigen Verlauf wird der Radfahrstreifen ohne baulichen Schutz ausgeführt, um die Parkstände zu erhalten und deren Anfahrbarkeit zu gewährleisten. Die Anzahl der Parkstände wird durch diese Maßnahme nicht verändert. Es wird durchgängig ein Sicherheitsabstand sowohl zum parkenden als auch zum fließenden Verkehr von 0,75 m markiert. Aufgrund der überwiegend privaten Nutzung der öffentlichen Parkstände findet hier nur geringer Parkwechsel statt. Die Ein- und Ausparkvorgänge sind somit unkritisch gegenüber der Radverkehrsführung.

Ab dem nördlichen Bereich ohne angrenzende Parkstände ist eine Abgrenzung des Radfahrstreifens vom MIV mit Protektionselementen geplant. Auf Höhe der ÖPNV Haltestelle Lincolnsiedlung wird der Radverkehr auf die vorhandene Infrastruktur geführt. Die Umsetzung des Radfahrstreifens bietet eine komfortable und großzügige Radverkehrsführung auf einer ebenen, gut befahrbaren Oberfläche. Die Verkehrsführung am Knotenpunkt Gifhorner Straße/Lincolnstraße/ÖPNV Haltestelle Lincolnsiedlung bleibt unverändert. Da der KFZ-Verkehr bereits im Bestand in den einfahrenden Bereichen des Knotenpunktes Gifhorner Straße/Hansestraße/Eichenstieg einspurig geführt wird, ist durch die Maßnahme keine Fahrstreifenreduzierung erforderlich. Die Beeinträchtigung des stadtauswärts fließenden Verkehres wird als minimal angesehen.

Stadteinwärts wird die Spuraufweitung von einer auf zwei Fahrspuren ca. 100 m nach Süden verschoben, um ausreichend Fläche für die Abbiegespur für den ÖPNV zu schaffen. Die weitere Verkehrsführung sowohl an den Knotenpunkten als auch im Verlauf bleibt in stadteinwärtiger Richtung unverändert. Die öffentlichen Parkstände und Bäume bleiben erhalten.

Informationsveranstaltung
Am 17. September 2024 hatte die Verwaltung die interessierten Anwohnerinnen und Anwohner über die Medien zu einer Bürgerinformation eingeladen, um die Planung zu erläutern, Fragen zu beantworten und mit den Anwesenden zu diskutieren. Dieser Einladung sind 17 Personen gefolgt. Unter anderem wurden die folgenden Punkte diskutiert:

- Es wurde angemerkt, dass die Gifhorner Straße aktuell als Rennbahn genutzt wird.
  → Die Verwaltung sieht in der Reduzierung um eine Fahrspur der Gifhorner Straße stadtauswärts eine Maßnahme der Verkehrsberuhigung, die das Überschreiten der zulässigen Geschwindigkeit in diesem Bereich reduziert.
- Angeregt wurde, die bisherigen Radwegflächen zu entsiegeln und den Bäumen mehr Raum zu geben oder andere Möglichkeiten der Entsiegelung zu prüfen.
  → Für die Entsiegelung von Flächen in diesem Bereich stehen aktuell keine Haushaltsmittel zur Verfügung, auch wenn diese Anregung positiv gesehen und aufgenommen wurde.
- Seitens einiger Anwesender wurde kritisiert, dass es unangenehm sei auf einem Radfahrstreifen auf der Straße zu fahren, besonders, wenn LKW-Verkehr auf der Straße stattfinde. Außerdem wurde angemerkt, dass der östliche Fahrradweg der Gifhorner Straße noch in gutem Zustand sei.
  → Es wurde im Gespräch festgestellt, dass sich diese Kritik besonders auf herkömmliche Radfahr- und Schutzstreifen bezieht sowie auf Fahrradwege ohne

Sicherheitstrennstreifen, wie teils auf der westlichen Seite der Gifhorner Straße vorhanden ist. Nach Erläuterung, dass im gesamten Planungsbereich ein sehr breiter Radfahrstreifen zuzüglich eines Sicherheitstrennstreifens vorliegt konnten die Sorgen behoben werden. Zudem konnte erläutert werden, dass der östliche Radweg der Gifhorner Straße Mängel aufweise, die größtenteils durch Baumwurzeln hervorgerufen werden und damit in den kommenden Jahren schnell stark zunehmen werden. Eine Sanierung des bestehenden Radweges würde voraussichtlich ca. 300.000 € kosten.

- Fragen bezüglich der Aufrechterhaltung von bestehenden und zukünftigen Verkehrsbeziehungen konnten seitens der Verwaltung dahingehend beantwortet werden, dass diese bestehen bleiben und dass darüber hinaus die Verkehrsbeziehungen aus dem Eichenstieg für den Radverkehr optimiert werden.

Einzelne Anwesende äußerten ihre Ablehnung gegenüber der Planung, andere Anwesende begrüßten die Planung ausdrücklich. Insgesamt fand eine lebhafte, engagierte und kontroverse Diskussion statt, in welcher die Verwaltung den Eindruck gewonnen hat, dass die Planung überwiegend positiv wahrgenommen wird.

Finanzierung
Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt größtenteils durch Markierung, welche als Synergiemaßnahme im Rahmen der Fahrbahndeckenerneuerung umgesetzt werden soll. Die darüber hinaus anfallenden Baukosten und Kosten für die LSA-Optimierung werden auf circa 70.000 € geschätzt. Diese Mittel stehen 2024 im Projekt 4S.660012 „Radverkehrsmaßnahmen“ zur Verfügung. Die Bauvorbereitung ist für 2024 und die Umsetzung für 2025 geplant.

Leuer

Anlage/n:
Anlage 1 - LP_Gifhorner Straße_Fahrradspur_Süd
Anlage 2 - LP_Gifhorner Straße_Fahrradspur_Nord
Anlage 3 - QS_Gifhorner Straße Querschnitt

Anlage 1

Legende

- Gehweg
- Radweg
- Rinne
- Asphalt-Angleichung
- Protektionselemente
- Rundbord
- Radfahrsignal neu

Hansestraße

TOP 7

Gifhorner Straße K 2

Gifhorner Straße K 2

Eichenstieg

9.30

15.40

3.25

2.30

0.75

Index	Datum	Name	Art der Änderung

Alle Maße und Maßangaben sind am Bau zu prüfen !

Stadt **Braunschweig**
Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Abt. Straßenplanung und -neubau
Bohlweg 30
38100 Braunschweig

Gifhorner Straße

07.08.2024
schwartz1

Gifhorner Straße

Maßstab: 1: 250

Einrichtung einer Fahrradspur

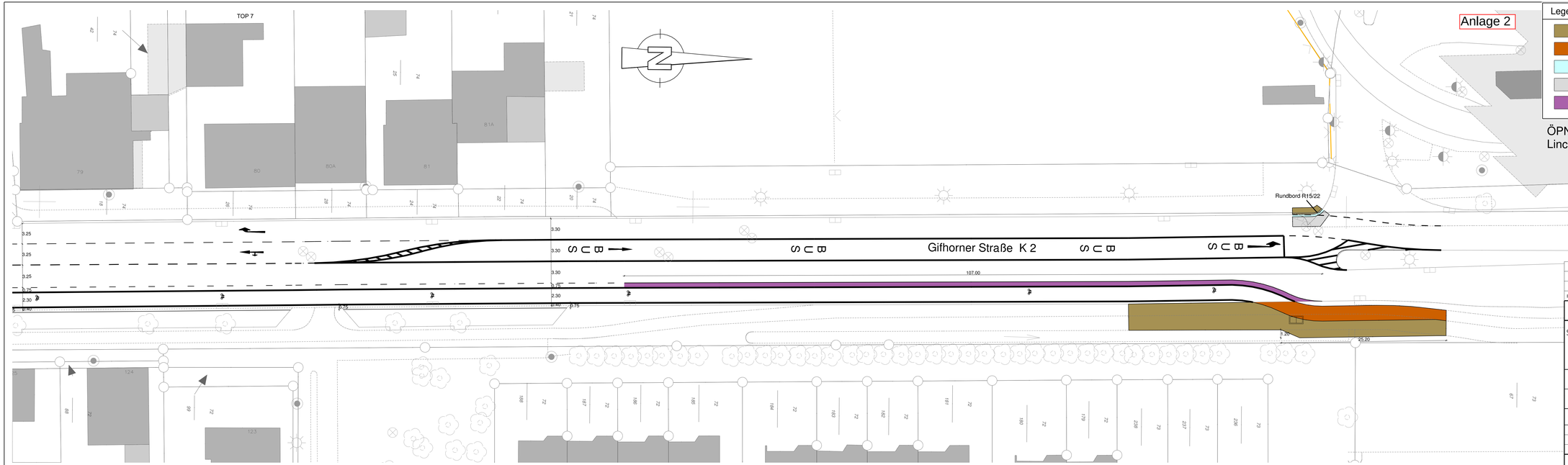
Blatt Nr.: 1.1

Planart: Lageplan **Vorabzug**

	Datum	Name	geprüft Braunschweig, den
bearbeitet	Mai 2024	Beyerl	
gezeichnet	Mai 2024	Schwartz	
mitgez.			

Kartengrundlagen: **Stadt Braunschweig** Abteilung Geoinformation
Stadtgrundkarte © der Stadt Braunschweig, entstanden auf Grundlage der Liegenschaftskarte ©
© 2023 **Stadt Braunschweig** Abteilung Geoinformation

Anlage 2



Legende

- Gehweg
- Radweg
- Rinne
- Asphalt-Angleichung
- Protektionselemente
- Rundbord
- Radfahrsignal neu

ÖPNV-Haltestelle
Lincolnsiedlung

Index	Datum	Name	Art der Änderung

Alle Maße und Maßangaben sind am Bau zu prüfen !

Stadt **Braunschweig**
Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Abt. Straßenplanung und -neubau
Bohlweg 30
38100 Braunschweig

Gifhorner Straße

07.08.2024
schwartzl

Gifhorner Straße

Maßstab: 1: 250

Einrichtung einer Fahrradspur

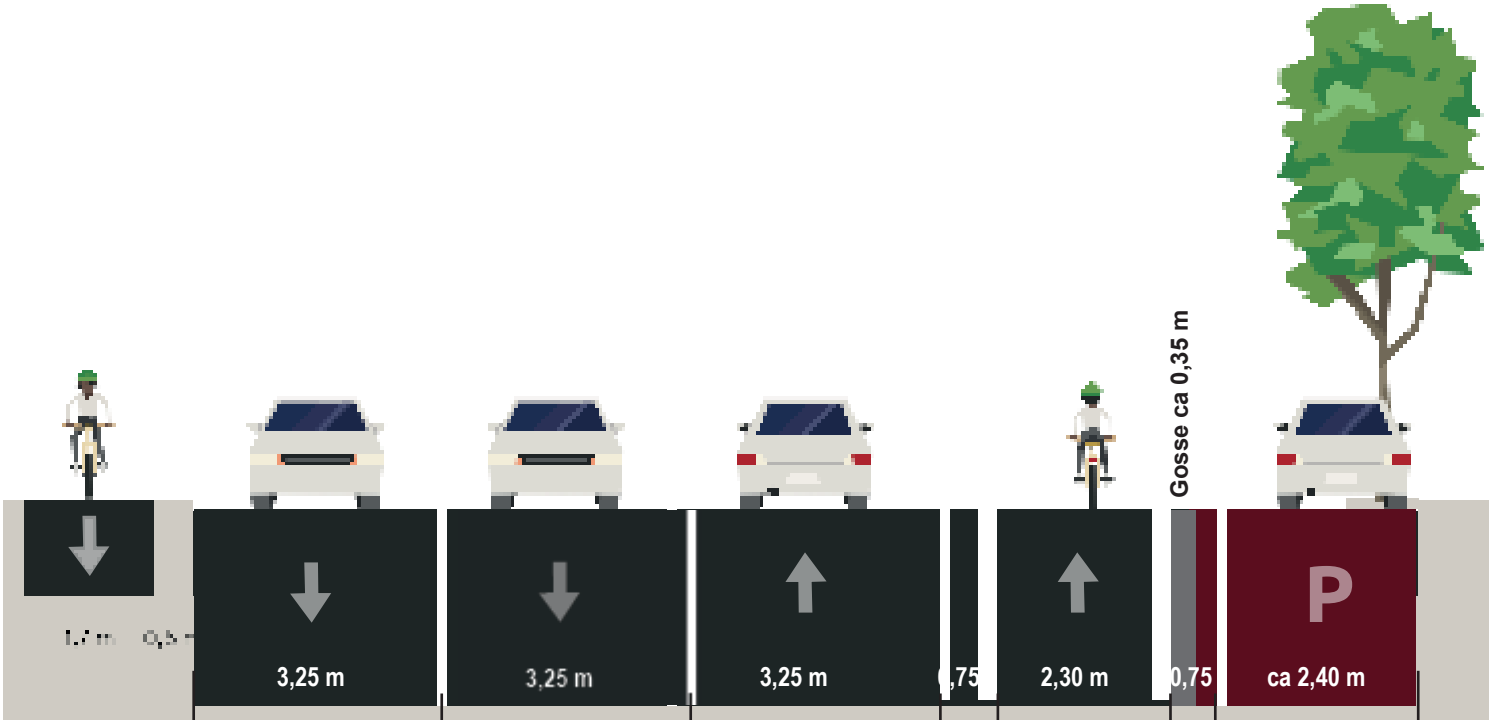
Blatt Nr.: 1.2

Planart	Lageplan		**Vorabzug**
	Datum	Name	geprüft Braunschweig, den
bearbeitet	Mai 2024	Beyerl	
gezeichnet	Mai 2024	Schwartz	
mitgez.			

Kartengrundlage: **Stadt Braunschweig** Abteilung Geoinformation
Stadtgrundkarte © der Stadt Braunschweig erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte ©
© 2023 **Stadt Braunschweig** Abteilung Geoinformation

Gifhorner Straße

Umwandlung eines KFZ-Fahrstreifens zu Gunsten einse Radfahrstreifens / stadtauswärts



Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

24-24549
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Radverkehrsführung in der Kastanienallee zwischen dem Altewiekring und der Herzogin-Elisabeth-Straße

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	15.11.2024

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (Anhörung)	20.11.2024	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	03.12.2024	Ö

Beschluss:

Die Radverkehrsführung in der Kastanienallee zwischen dem Altewiekring und der Herzogin-Elisabeth-Straße erfolgt zukünftig ausschließlich auf der Fahrbahn. Zur Verdeutlichung des Radverkehrs im Mischverkehr werden nach Einmündungen Fahrradpiktogramme auf die Fahrbahn markiert.

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz
Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. i der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der zu treffenden Entscheidung um eine verkehrsplanerische Angelegenheit, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben zuständig ist, da auf der Kastanienallee eine Buslinie verkehrt und die Bedeutung der Straße deshalb über den Stadtbezirk hinausgeht.

Anlass
Anlass für diese Vorlage ist das Vorsprechen der Polizei bei der Stadtverwaltung. Bürgerbeschwerden und polizeiliche Beobachtungen zu Gefährdungslagen liegen für die Kastanienallee vor. Zu Fuß Gehende fühlen sich durch die Geschwindigkeit im Radverkehr bedrängt.

In der Kastanienallee zwischen dem Altewiekring und der Herzogin-Elisabeth-Straße bestehen Radwege im Seitenbereich. Diese Radwege entsprechen insbesondere aufgrund ihrer Breite (90 cm) nicht den aktuellen Vorgaben und Anforderungen. Somit ist die Benutzung dieser Radwege seit längerer Zeit nicht verpflichtend. Auf der Fahrbahn ist die Geschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt.

Aufgrund der Zunahme des Radverkehrs hat die Polizei verstärkt festgestellt, dass die Konflikte zwischen dem Radverkehr und dem Fußverkehr zunehmen. Dies erklärt sich einerseits aus der intensiven Nutzung der Seitenbereiche durch Zu Fuß Gehende, welche zahlreiche Einrichtungen des täglichen Bedarfes besuchen. Andererseits ist der Anteil an schwereren und schnelleren, elektrisch unterstützten Fahrrädern und Lastenfahrrädern deutlich gestiegen. Für diese Entwicklung sind die bestehenden Radwege im Seitenraum des beschriebenen Streckenabschnittes zu schmal.

Ein Komplettumbau des Querschnittes unter Wegfall von Bäumen und Parkständen zugunsten von zeitgemäßen Radwegen gemäß Braunschweiger Standard wird nicht angestrebt. Daher schlägt die Verwaltung vor, die Seitenbereiche als reine Fußwege auszuschildern und Fahrradpiktogramme auf die Fahrbahn zu markieren. Kinder bis einem Alter von zehn Jahren können alleine oder in Begleitung einer erwachsenen Person weiterhin mit Schrittgeschwindigkeit auf den Fußwegen fahren.

Leuer

Anlage/n:
keine

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

24-24402
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Planung der dritten Veloroute in die Weststadt, nach Broitzem und Timmerlah

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	18.11.2024

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	19.11.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (Anhörung)	26.11.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 222 Südwest (Anhörung)	26.11.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (Anhörung)	27.11.2024	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	03.12.2024	Ö

Beschluss:

„Als dritte Veloroute wird eine Verbindung von der Veloroute Wallring aus, in Richtung Weststadt, Broitzem und Timmerlah geplant.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz
Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. i der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich beim Trassenbeschluss für eine Veloroute um eine Radverkehrsverbindung, die eine über die Grenzen von Stadtbezirken hinausgehende Funktion besitzt, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist.

Hintergrund
Die Realisierung von sogenannten Velorouten ist Teil des durch den Rat beschlossenen Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig" (DS 20-13342-02). Maßnahme 3 sieht vor, ein Veloroutennetz zu planen und das Radverkehrsnetz zu überarbeiten. Dabei soll das Ziel verfolgt werden, die Gesamtplanung eines Radverkehrsnetzes zu erstellen, das ein hochwertiges radiales Veloroutennetz beinhaltet, das die Stadtteile möglichst direkt an die Innenstadt anbindet und darüber hinaus auch zur Vernetzung der Ortsteile beiträgt.

Nachdem mit der Veloroute zum Schöppenstedter Turm und der Wallringroute erste Velorouten in der weiteren Planung und Umsetzung sind, soll nun eine dritte Trasse ein Angebot für den Alltagsradverkehr in den Westen der Stadt schaffen.

Aus dem strategischen Hauptnetz Radverkehr des Mobilitätsentwicklungsplanes (MEP) wurde ein Bedarf in Richtung Weststadt, nach Broitzem und Timmerlah abgeleitet. Diese Verbindung kommt in Kombination mit der Veloroute Schöppenstedter Turm dem Wunsch nach einer durchgehenden Verbindung von Ost nach West nach („Erstes Pilotprojekt Veloroute Ost-West: Von Orient zu Oxident“, DS 20-14848). Weiterhin können durch eine

Veloroute in Richtung Weststadt Synergien im Kontext des Fördergebietes Soziale Stadt - Donauviertel geschaffen werden.

Um einen möglichen Korridor zu ermitteln, wurden verschiedene Straßenzüge bereits auf Plausibilität kursorisch untersucht. Dabei wurden aufgrund von Ausschlusskriterien bereits einzelne Straßenzüge, wie beispielsweise der Pippelweg und eine weitere Fortführung durch Naherholungsflächen verworfen.

Im Ergebnis blieben die grundsätzliche Führung über die Münchenstraße oder die Straße am Lehmanger. Für diese beiden Routen wurde eine Potenzialanalyse in Bezug auf erschlossene Einwohnende erstellt sowie ein Fahrzeitenvergleich angestellt.

Die Untersuchungen ergaben, dass die Varianten über Am Lehmanger oder die Münchenstraße etwa gleichwertig sind. Die Potenzialanalyse ergab ohne Betrachtung der Potenziale in Timmerlah und Broitzem durch die bessere Erschließung der nördlichen Bereiche der Weststadt ein etwas erhöhtes Potenzial von ca. 600 Einwohnenden zugunsten der Münchenstraße (17.200 EW zu 16.600 EW), während der Fahrzeitenvergleich einen Fahrzeitunterschied von nur ca. 30 Sekunden ausmacht.

Die möglichen Korridore wurden innerhalb der Verwaltung abgestimmt. Im nächsten Schritt soll für den priorisierten Korridor im Rahmen einer Vorplanung die konkrete Routenführung festgelegt werden.

<u>Korridor über Am Lehmanger</u>
In vielen Punkten greift dieser Korridor die vorhandene Infrastruktur auf, die mit vertretbarem Aufwand und Kosten verbessert werden kann. Die Veloroute kann innerhalb des Korridors innerorts als Fahrradstraße geplant werden. Da die Geschwindigkeit auf Fahrradstraßen auf 30 km/h begrenzt ist, wird die Führung auch entsprechend der Veloroutendefinition (DS 21-15699) für den Radverkehr als sicher und komfortabel eingeschätzt.

Diese mögliche Führung der Veloroute bei der Variante über Am Lehmanger beginnt an der Ecke Wilhelmitorwall/nördl. Ferdinandstraße. Über die Cammannstraße, Frankfurter Straße und Hugo-Luther-Straße verläuft sie weiter in Richtung Am Lehmanger. Dabei müssen die Luisenstraße und der Cyriaksring gequert werden. Insbesondere der sensible Umgang mit dem Passieren oder Tangieren des Frankfurter Platzes, der als verkehrsberuhigter Begegnungsraum umgestaltet wurde, stellt eine Herausforderung für die Planung dar. Hier gilt es im Rahmen der Vorplanung Alternativen zu betrachten, sodass der durch die Umgestaltung hergestellte Platz- und Aufenthaltscharakter erhalten bleibt.

Für den Bau von Radwegen wäre Am Lehmanger zusätzlicher Grunderwerb erforderlich. Die Oberfläche der Straße Am Lehmanger ist erneuerungsbedürftig, sodass durch die Realisierung der Veloroute Synergieeffekte erzielt werden können.

Für den Streckenabschnitt zwischen der Donaustraße und Timmerlah sollen unterschiedliche Alternativtrassen hinsichtlich ihrer Realisierbarkeit unter Berücksichtigung mehrerer Kriterien wie beispielsweise Naturschutz, Grunderwerb, Vereinbarkeit mit Naherholung, Flächenverfügbarkeit oder Kosten untersucht werden.

Um die Erschließungswirkung der Veloroute zu erhöhen, sind Zubringer zur nördlichen Weststadt wie zum Beispiel über den Möhlkamp und ein Zubringer zum geplanten Bahnhaltepunkt West sowie nach Broitzem über die Neckarstraße sinnvoll.

<u>Korridor über die Münchenstraße</u>
Grundsätzlich weist die Trassenvariante entlang der Sophienstraße, Broitzemer Str. und Münchenstraße bis zum Donauknoten eine direktere Führung und bessere Erschließung der nördlichen Bereiche der Weststadt auf.

Um einen Veloroutenstandard in der Münchenstraße umsetzen zu können, müssten die Radwege auf eine Breite von 2,30 m im Richtungsverkehr ausgebaut werden. Dies würde den Wegfall einer erheblichen Anzahl an Bäumen und Parkständen entlang der Münchenstraße mit sich bringen. Zudem ist die Realisierung von breiteren Radwegen oder von geschützten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn in der Münchenstraße im Abschnitt zwischen der Broitzemer Str. und der Emsstraße unter Wegfall bestehender Kfz-Spuren aufgrund der Verkehrsmenge (u. a. Autobahnanschluss) nicht möglich, sodass in diesem Abschnitt der Grunderwerb von Gewerbe- und Wohnbauflächen erforderlich wäre.

Um die Auswirkungen von Umbaumaßnahmen in der Münchenstraße zu minimieren, wurde die Option eines Zweirichtungsradweges auf der Nordseite der Münchenstraße geprüft. Im Ergebnis würde ein solcher Zweirichtungsradweg die Baukosten nicht merklich minimieren, jedoch den Eingriff in Bestandsbäume und Parkraum etwa halbieren (ca. 25 Bäume und 50 Parkstände, da Baufeld nur auf einer Seite der Münchenstraße). Neben den Sicherheitsbedenken bezüglich eines Zweirichtungsradweges im Bereich von stark frequentierten Zufahrten zu einer Tankstelle und zu einem Schnellrestaurant ist letztlich der erforderliche Grunderwerb von Gewerbe- und Wohnbauflächen ausschlaggebend für die Nichtweiterverfolgung dieses Lösungsansatzes.

<u>Ergebnisse bereits erfolgter Vorprüfungen zu Trassenvarianten</u>
Die Realisierung der Veloroute entlang der Münchenstraße würde unter den vorzufindenden Rahmenbedingungen erhebliche Baukosten und eine entsprechend lange Umsetzungsdauer für einen geringen Zugewinn an Radwegbreiten mit sich bringen. Die Tatsache, dass das Radfahren entlang der Münchenstraße aufgrund der dort vorherrschenden Luft- und Lärmbelastung, der hohen Anzahl an Lichtsignalanlagen als auch aufgrund der Barrierewirkung der Stadtbahn in Mittellage nicht attraktiv ist, bestärkt ebenfalls die Suche nach einer attraktiveren Trassenvariante für die Veloroute. Nicht zuletzt aufgrund der Anzahl an entfallenden Baumstandorten und Parkständen wird die Führung über die Münchenstraße nicht als Bestandteil des Korridors einer Veloroute in Richtung Weststadt vorgeschlagen.

Für den Velorouten-Korridor über Am Lehmanger wäre eine Führung durch den „Hochspannungspark“ denkbar. Diese musste jedoch verworfen werden, da eine bereits mit unterschiedlichsten Beteiligten vollumfänglich abgestimmte und sich in der Ausführungsplanung befindliche Planung des „Hochspannungsparks“ einer nennenswerten Überarbeitung bedurft hätte. Dies wäre mit deutlichem Zeitverzug für die Planung und Umsetzung sowie einem Risiko im Fördermittelabruf einhergegangen. Die Einbindung einer Veloroute als schnelle Alltagsradverkehrsverbindung in einen Park mit Aufenthalts- Spiel- und Erholungsfunktion gestaltet sich als anspruchsvoll bis zu unverträglich. Grundsätzlich wird Radverkehr im „Hochspannungspark“ nicht ausgeschlossen.

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der verfügbaren Routenoptionen, insbesondere in Hinblick auf die Aspekte einer erstellten Erreichbarkeitsanalyse, eines Fahrzeitenvergleichs und der baulichen Realisierbarkeit, wird die Weiterverfolgung einer Routenführung über die Straße Am Lehmanger empfohlen.

Eine Beteiligung der Mobilitätsverbände ist erfolgt. Der Verwaltungsvorschlag wird inhaltlich mitgetragen.

Für die Anbindung der Einzugsbereiche Broitzem und Timmerlah an die Veloroute wird geprüft, inwiefern diese im Zuge ohnehin anstehender Sanierungs- und Unterhaltungsprojekte mit umgesetzt werden können.

Ergebnisse aus der Bürgerbeteiligung vom 28.10.2024

Die Informationsveranstaltung zur dritten Veloroute fand als Präsenzveranstaltung in der VW-Halle mit Live-Stream statt. Teilgenommen haben 51 Bürgerinnen und Bürger vor Ort. Online waren 35 – 45 Personen zugeschaltet.

Die Ergebnisse der Vorprüfungen sowie der Korridorverlauf inklusive der möglichen zu untersuchenden Streckenvarianten wurden vorgestellt. Die teilnehmenden Personen hatten die Möglichkeit Verständnisfragen zu stellen als auch Ideen und Anregungen einzubringen. Die wesentlichen Themen werden im Folgenden zusammengefasst wiedergegeben.

Es wurden die Anmerkungen in Gänze festgehalten, die für die weiteren Planungsschritte dem späteren Planungsbüro für die Variantenbetrachtung mit übergeben werden.

1) Grundsätzliche Anmerkungen

   Zunächst wurden Verständnisfragen zur Zielsetzung und Beschaffenheit von Velorouten sowie zu den Auswirkungen der Umsetzung des Fahrradstraßenstandards (Parkstände, Straßenraumgestaltung, Überholen von Radfahrenden) geklärt.

   Gemäß Potentialanalyse erreiche die Routenführung über die Münchenstraße 600 mehr potentielle Radfahrende, da der nördliche Bereich besser erschlossen sei. Es wurde in diesem Zusammenhang angeregt, Radverbindungen, die den nördlichen Teil der Weststadt erschließen, generell zu verbessern. Dies wird von der Verwaltung außerhalb der Veloroute im Rahmen von ohnehin anstehenden Unterhaltungsmaßnahmen verfolgt.

   Es solle geprüft werden, ob in der Münchenstraße eine Fahrspur in einen geschützten Radfahrstreifen umgewandelt werden kann. Zurzeit laufe aufgrund einer Baustelle der Verkehr in einer analogen Situation reibungslos. Diese Option wurde im Rahmen der Vorprüfung zur Münchenstraße bereits geprüft und aufgrund der Verkehrsmenge verworfen.

2) Abschnitt Wallring bis Hugo-Luther-Straße

   Die Frage wurde aufgeworfen, ob die Umsetzung des Fahrradstraßenstandards (Parkstände, Straßenraumgestaltung) bei den vorhandenen Breiten ohne baulichen Eingriff möglich sei. Hierzu wurden Breiten auf Plausibilität stichprobenartig geprüft und ergaben eine grundsätzliche Machbarkeit ohne größere bauliche Eingriffe. Genaueres soll die anstehende Vorplanung ergeben.

   Die Anbindung des Frankfurter Platzes im Verlauf der Veloroute wurde mehrfach thematisiert: Der Platz wurde im Rahmen der Sozialen Stadt aufwendig saniert. Er ist ein Begegnungsraum für das Quartier geworden, auf dem nur Schrittgeschwindigkeit gefahren werden darf (Verkehrsberuhigter Bereich). Der schnelle Radverkehr einer Veloroute quer über diesen Platz wird kritisch gesehen. Im Rahmen der Vorplanung gilt es eine Lösung zu finden, bei der so wenig wie möglich in den Platzraum eingegriffen wird, damit der Platzcharakter erhalten bleibt.

   Die Querung des Cyriaksrings von der Hugo-Luther-Straße zum Frankfurter Platz stellt sich als Herausforderung hinsichtlich der Radverkehrsführung dar. In diesem Zusammenhang wird eine Querung des Cyriaksrings im Verlauf der Helenenstraße und eine Verbindung bis zur Arndtstraße über das Ringgleis angeregt.

   Ebenfalls wurde die Prüfung einer Alternativführung als Umfahrung des Frankfurter Platzes über die Ekbertstraße und der Straße „Am Alten Bahnhof“ angeregt.

   Die Anmerkungen werden gesammelt und bei der nach dem Trassenbeschluss anstehenden Vorplanung als mögliche Alternativen untersucht und bewertet.

3) Abschnitt Hugo-Luther-Str. bis Am Lehmanger

Es wird die Frage aufgeworfen, ob die Breite der Hugo-Luther-Straße mit beidseitigem Parken die Umsetzung des Fahrradstraßenstandards ermöglicht. Sollte dies nicht der Fall sein, wurde eine Einbahnstraße angeregt. Im Ergebnis ist die Breite der Hugo-Luther-Straße auch ohne Einbahnstraße für die Umsetzung einer Fahrradstraße ausreichend.

Auf den Busverkehr und den LKW-Verkehr in der Hugo-Luther-Straße wird hingewiesen. Eine Fahrradstraße mit Linienbusverkehr ist unter Berücksichtigung der aktuellen und zukünftig geplanten Bustaktung mit der BSVG (Braunschweiger Verkehrs GmbH) abzustimmen. Anhand von Zählungen werden der Bus- und LKW-Anteil als Grundlage für die Planung ermittelt.

Der vorgeschlagene Bau von getrennten Radwegen in der Straße Am Lehmanger wird aufgrund des erforderlichen Grunderwerbs als unrealistisch betrachtet.

Die Ertüchtigung der aktuell sich in einem schlechten Zustand befindlichen Straße Am Lehmanger als Synergie aus der Umsetzung einer Veloroute wird begrüßt.

Ob und wenn ja: welche Maßnahmen zur verträglichen gemeinsamen Abwicklung von MIV, ÖV, Rad- und Fußverkehr erforderlich sind, ist Inhalt der anstehenden Vorplanung.

4) Abschnitt Am Lehmanger bis Lichtenbergerstraße

Vom Verlauf über die Isarstraße wird aufgrund von vielen Senkrecht- und Schrägparkern (Einkaufszentrum), die rückwärts ausparken und eine Gefahr für Radfahrende darstellen, dringend abgeraten. Es wird auf den als hoch empfundenen Parkdruck im Umfeld der Isarstraße hingewiesen.

Die Alternativführung über die Innstraße wird unter der Bedingung einer geradlinigen Weiterführung über die Weserstraße für gut befunden.

Die Lichtenberger Straße wird als problematisch für eine Radverkehrsführung gesehen (hohes Verkehrsaufkommen, Breiten).

Eine Alternativroute über die Illerstraße und den Kremsweg mit Querung der Lichtenberger Straße könnte im Zusammenhang mit der Weiterführung entlang der Timmerlahstraße zielführend sein.

Es wird bedauert, dass die schnellste und beste Anbindung von Am Lehmanger bis Timmerlah durch den „Hochspannungspark“ und weiter über ausgebaute Feldwege im Eigentum der Feldmarkinteressentschaft nicht als Veloroute weiterverfolgt werden kann.

5) Abschnitt Weststadt – Timmerlah

Die Verlängerung von der Weserstraße über einen ausgebauten (für den Alltagsradverkehr ertüchtigten) Feldweg oder alternativ eine parallel zum Feldweg verlaufende Radverkehrsverbindung (Grunderwerb), wird von vielen Teilnehmenden als die optimale und auch bereits gelebte Verbindung gesehen. Da hier Grunderwerb oder Unterhaltungsvereinbarungen für eine Ertüchtigung als Veloroute erforderlich werden, sind diese Optionen von der Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer abhängig und im Rahmen der Planungen zu prüfen. Eine zukünftige weitere Benutzung der Feldwege in ihrem aktuellen Zustand ist davon unbenommen.

Es wird in Frage gestellt, ob ein Radweg entlang der Timmerlahstraße, für den ebenfalls Grunderwerb erforderlich wäre, von Radfahrenden angenommen würde oder ob Radfahrende weiterhin in der Mehrzahl über die bestehenden Feldwege (weil direkter) fahren würden. Hierzu verweist die Verwaltung auf den zukünftigen Haltepunkt West, der für einen Radweg entlang der Timmerlahstraße die Nachfrage deutlich steigern wird.

6) Abschnitt nach Broitzem und zum Haltepunkt West

Für die Anbindung des neuen Haltepunktes West soll die Neckarstraße als Zubringer realisiert werden. Die Frage nach der Verträglichkeit mit dem im Zusammenhang mit dem Haltepunkt West stehenden, zukünftigen Busnetz ist im Weiteren zu überprüfen.

Als Alternative zur Neckarstraße böte sich an, den Zubringer über die Donaustraße von Broitzem bis zu Am Lehmanger zu verlängern.

Weiteres Vorgehen
Nach Beschluss über die Trassenführung soll ein Ingenieurbüro mit der Vorplanung beauftragt werden. Hier gilt es, die verschiedenen Varianten und Streckenabschnitte zu untersuchen und hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile zu bewerten. Die priorisierte Route wird im Weiteren ausgeplant und nach Vorliegen des Vorentwurfs den Gremien vorgestellt.

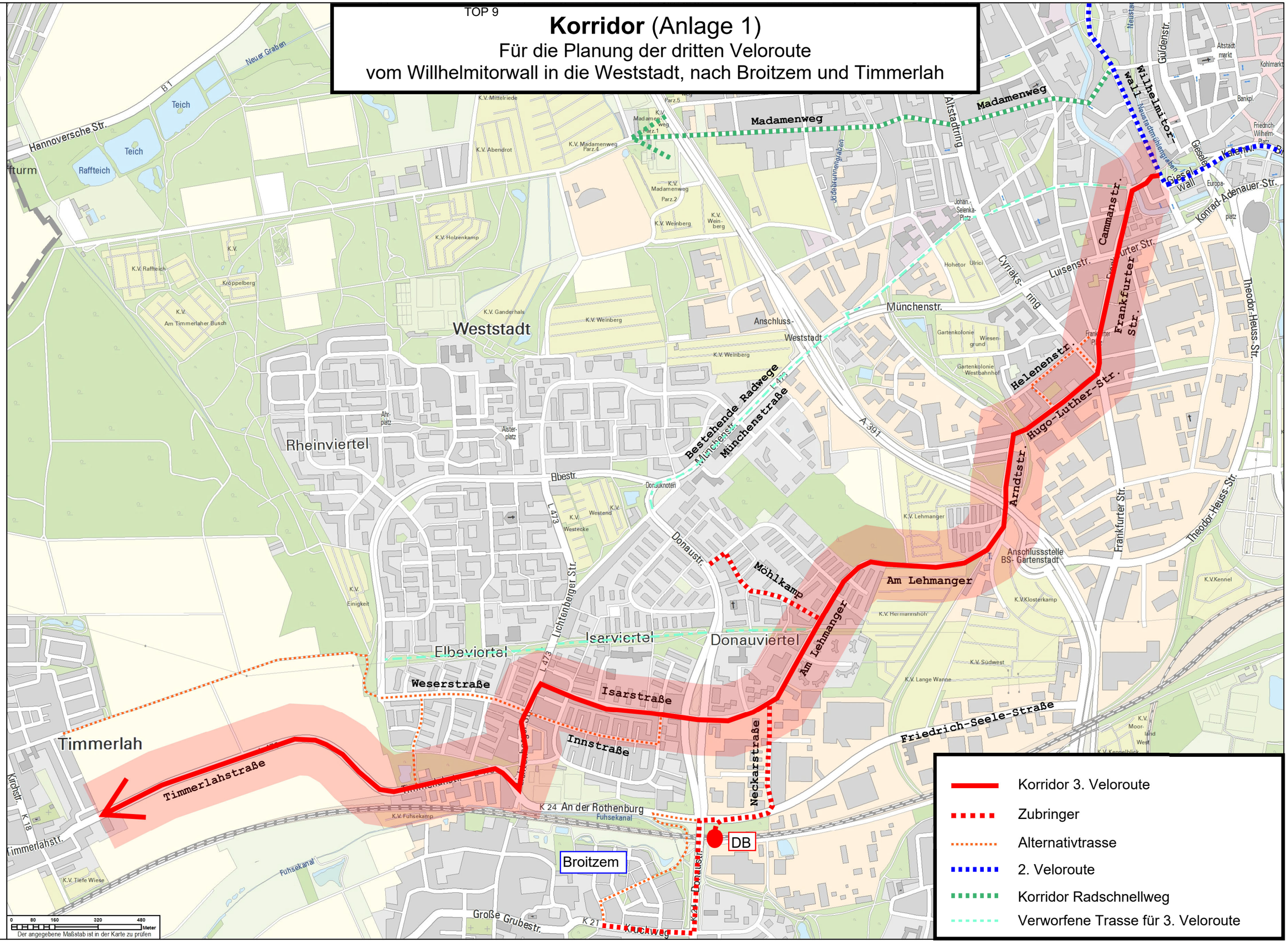
Die von der Bürgerschaft eingebrachten Anregungen und Fragestellungen wurden gesammelt. Diese und ggf. weitere, im Anschluss an die Bürgerinformationsveranstaltung eingehende Anmerkungen werden zusammengestellt und dem Planungsbüro für die Berücksichtigung bei der Variantenbetrachtung übergeben.

Leuer

Anlage/n:
Anlage 1: Übersichtsplan Korridor Veloroute in die Weststadt, nach Broitzem und Timmerlah
Anlage 2: Potenzialanalyse
Anlage 3: Fahrzeitenvergleich

Korridor (Anlage 1)

Für die Planung der dritten Veloroute
vom Willhelmitorwall in die Weststadt, nach Broitzem und Timmerlah



FRISBI
Nur für den Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI
Angefertigt: 19.07.2024
Maßstab: 1:12 500

N

Anlage 1

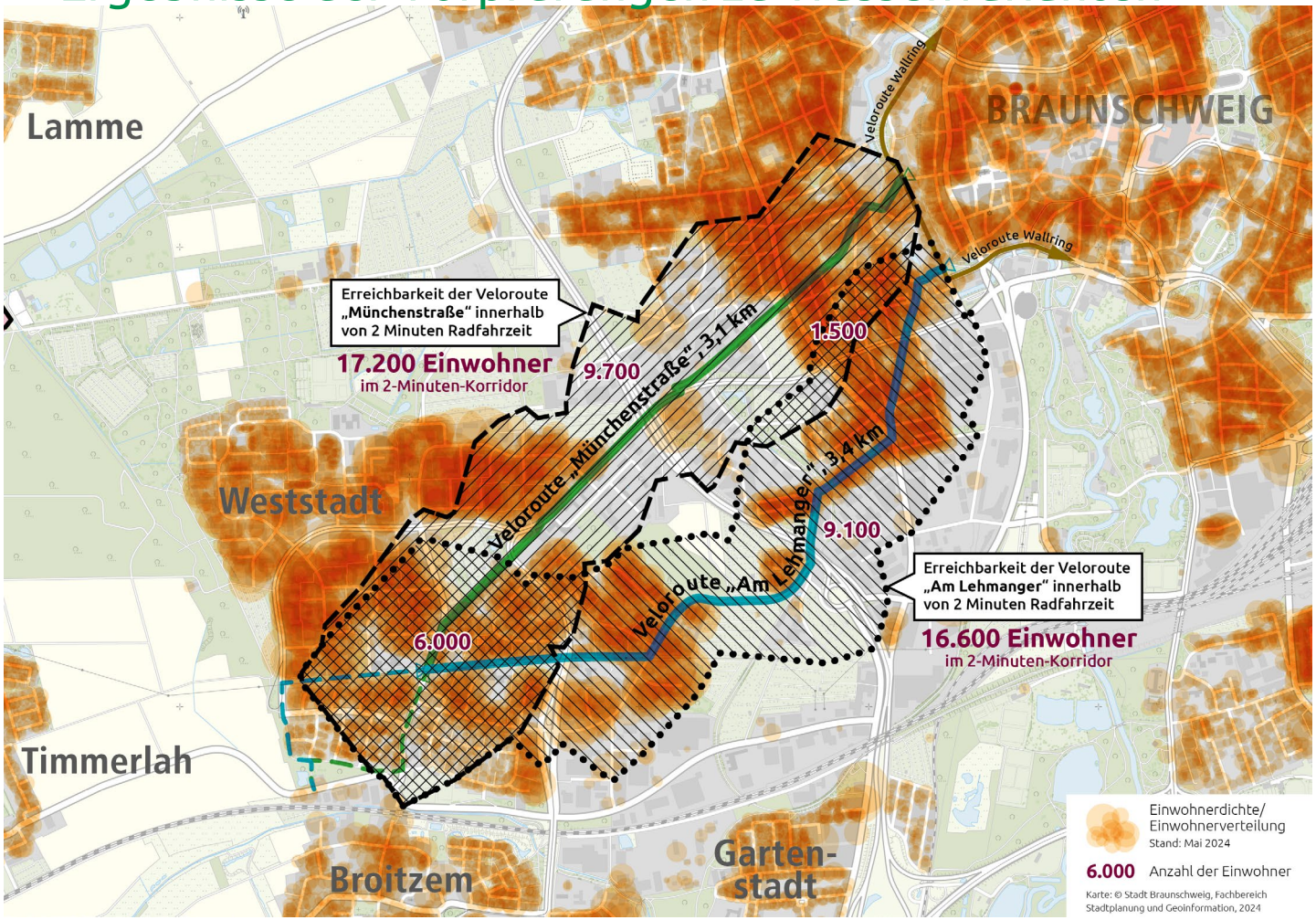
Stadt Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation, Abteilung Geoinformation

Potenzialanalyse

(ohne nördliche Weststadt, Broitzem und Timmerlah)

Dritte Veloroute

- Ergebnisse der Vorprüfungen zu Trassenvarianten



https://maps.openrouteservice.org/ (HeiGIT)

Isochrone: Erreichte Einwohnende in 2 Minuten Fahrzeit mit dem Fahrrad

Dritte Veloroute

- Ergebnisse der Vorprüfungen zu Trassenvarianten

Stadtradeln 2023, Stadt Braunschweig / RiDE - Radverkehr in Deutschland

Radverkehrsmengen nach Streckenabschnitten

Stadtradeln 2023, Stadt Braunschweig / RiDE - Radverkehr in Deutschland

Durchschnittliche Geschwindigkeiten

Start Lichtenberg Str.	Geschwindigkeit	Länge	Fahrzeit	Endpunkt
Über Münchenstr.	17,3 km/h	3,13 Km	11 Minuten	Am Hohen Tore/Wilhelmitorwall
Über Lehmanger	18,2 Km/h	3,46 Km	11,5 Minuten	Ferdinandstr./Wilhelmitorwall

Absender:
AfD-Fraktion im Rat der Stadt

24-24402-01
Antrag (öffentlich)

Betreff:
Planung der dritten Veloroute in die Weststadt, nach Broitzem und Timmerlah, Änderungsantrag zur Vorlage 24-24402

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	22.11.2024

Beratungsfolge:		*Status*
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	03.12.2024	Ö

Beschlussvorschlag:
Ergänzend zur Verwaltungsvorlage wird die folgende Formulierung aufgegriffen und beschlossen:

„Die Verwaltung priorisiert bei ihren Planungen den Teilabschnitt zwischen Weststadt und Timmerlah, bevorzugt
a) über die Timmerlahstraße
b) oder nachrangig über einen nördlich davon verlaufenen Feldweg

im Hinblick auf einen nötigen Grunderwerb, Beteiligung anderer Träger (z.B. das Land Niedersachsen) und Ausschöpfung von Fördermitteln, um in diesem Bereich schnellstmöglich eine sichere Radwegeverbindung bereitzustellen.

Die Verwaltung erstattet über ihre diesbezüglichen Bemühungen jeweils vier, acht und zwölf Monate nach dieser Beschlussfassung einen Zwischenbericht an die Stadtbezirksräte und den Fachausschuss des Rates.“

Sachverhalt:
Der besagte Streckenabschnitt ist im Vergleich zum restlichen Streckenkorridor eindeutig der für Radfahrer riskanteste Bereich, was häufig zum Ausweichen auf einen als Radweg nicht vorgesehenen und kaum geeigneten Feldweg führt.
Eindeutig sind auch die sehr wenigen denkbaren Ausbaumöglichkeiten auf diesem Abschnitt und das Sicherheitsbedürfnis bei Radfahrern von und nach Timmerlah -- eine sichere radverkehrliche Anbindung des Stadtteils ist deshalb nicht nachrangig zu betrachten, sondern an den Beginn der Planungen zu stellen.
Auch wenn es während der Bürgerinformationsveranstaltung sogar den Vorschlag gab, auf dieses Teilstück ganz zu verzichten, die Veloroute in der Weststadt enden zu lassen und Timmerlah nicht mehr anzubinden, halten wir im Gegensatz dazu die Herstellung eines sicheren Radweges für unverzichtbar und vorrangig.
Angesichts der Eigentumsverhältnisse und daher noch unzureichenden Planungsoptionen an dieser Stelle ist die bevorzugte Bearbeitung und Verhandlungsführung sowie eine regelmäßige Berichterstattung mehr als nötig.

Anlagen:
keine

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

24-24402-02
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Planung der dritten Veloroute in die Weststadt, nach Broitzem und Timmerlah

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	02.12.2024

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	03.12.2024	Ö

Beschluss:

Als dritte Veloroute wird eine Verbindung von der Veloroute Wallring aus, in Richtung Weststadt, Broitzem und Timmerlah geplant.

Sachverhalt:

1. Der Stadtbezirksrat 130 hat die Vorlage 24-24402 in seiner Sitzung am 19.11.2024 unverändert beschlossen:
   „Als dritte Veloroute wird eine Verbindung von der Veloroute Wallring aus, in Richtung Weststadt, Broitzem und Timmerlah geplant.“

   Abstimmungsergebnis: dafür: 11 dagegen: 0 Enthaltung: 1

2. Der Stadtbezirksrat 310 hat die Vorlage 24-24402 in seiner Sitzung am 26.11.2024 geändert beschlossen:
   „Als dritte Veloroute wird eine Verbindung von der Veloroute Wallring aus, in Richtung Weststadt, Broitzem und Timmerlah geplant.

   Da mit dem heutigen Beschluss eine Auftragsvergabe an ein Planungsbüro erfolgt, wünschen wir uns die Prüfung folgender Varianten (Korridore):

   - *Am Hohen Tore – Broitzemer Straße - 1a - Juliusstraße – Helenenstraße –C.F. Krull Str. – Hugo-Luther Straße*
   - *Am Hohen Tore – Broitzemer Straße – Pippelweg – Emsstraße*

   *Ebenso bitten wir darum, dass der Frankfurter Platz so gekennzeichnet wird, das allen Verkehrsteilnehmer*innen klar ist, dass dieser nur in Schrittgeschwindigkeit befahren werden kann.*“

   Abstimmungsergebnis: dafür: 10 dagegen: 3 Enthaltungen: 0

Stellungnahme der Verwaltung:
Die Verwaltung greift die Hinweise auf und wird im Rahmen des Beschlussvorschlages die ergänzten Trassen durch das Büro prüfen lassen. Da der Beschluss die Prüfung verschiedener Trassen beinhaltet, ist kein geänderter Beschluss erforderlich.

3. Der Stadtbezirksrat 222 hat die Vorlage 24-24402 in seiner Sitzung am 26.11.2024 unverändert beschlossen:
   „Als dritte Veloroute wird eine Verbindung von der Veloroute Wallring aus, in Richtung Weststadt, Broitzem und Timmerlah geplant.“

   Abstimmungsergebnis: dafür: 12 dagegen: 0 Enthaltungen: 1

4. Der Stadtbezirksrat 221 hat die Vorlage 24-24402 in seiner Sitzung am 27.11.2024 unverändert beschlossen:
   „Als dritte Veloroute wird eine Verbindung von der Veloroute Wallring aus, in Richtung Weststadt, Broitzem und Timmerlah geplant."

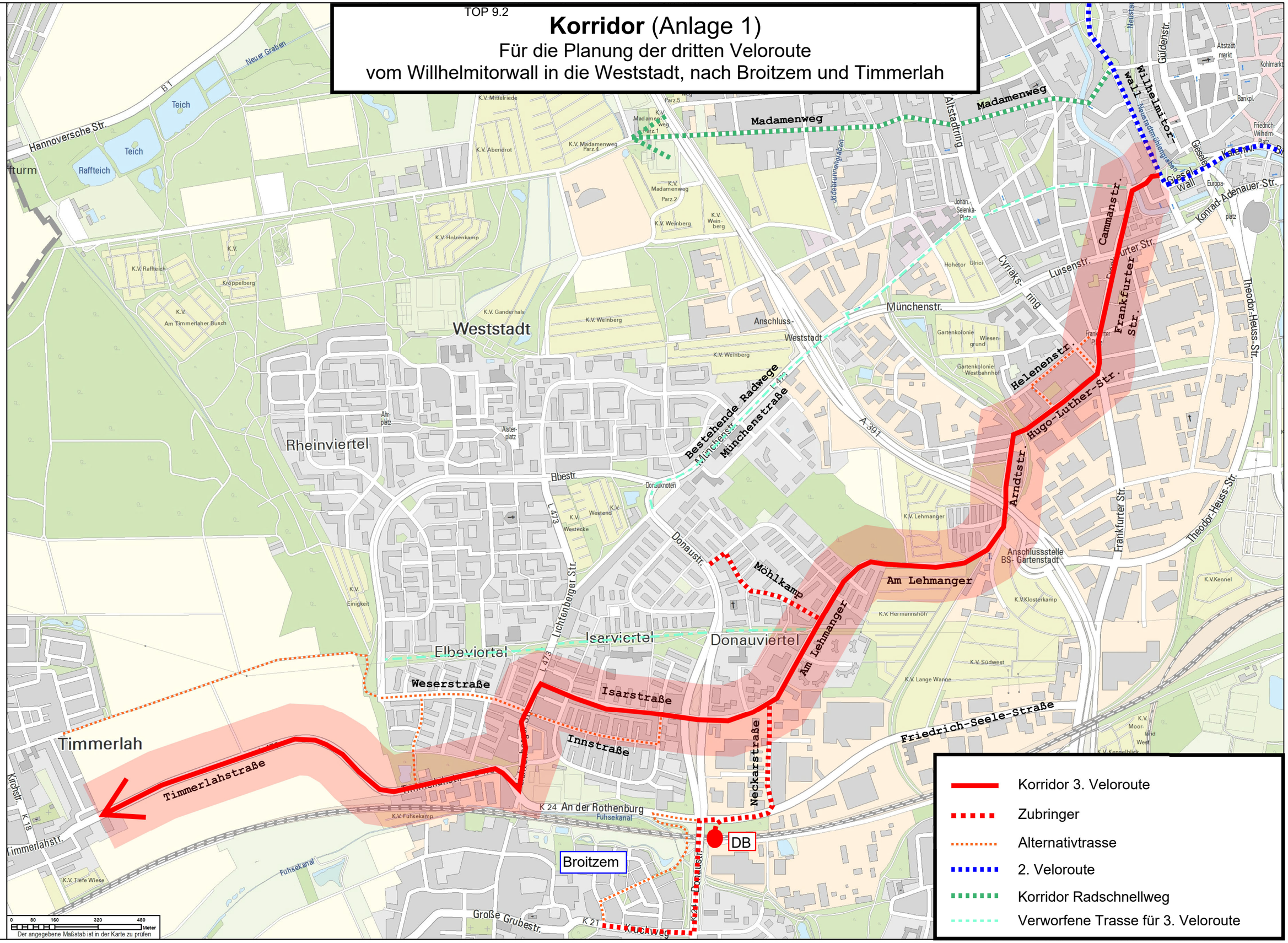
   Abstimmungsergebnis: dafür: 14 dagegen: 0 Enthaltungen: 1

Leuer

Anlage/n:
Anlage 1: Übersichtsplan Korridor Veloroute in die Weststadt, nach Broitzem und Timmerlah
Anlage 2: Potenzialanalyse
Anlage 3: Fahrzeitenvergleich

Korridor (Anlage 1)

Für die Planung der dritten Veloroute
vom Willhelmitorwall in die Weststadt, nach Broitzem und Timmerlah



FRISBI
Nur für den Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI
Angefertigt: 19.07.2024
Maßstab: 1:12 500

N

Anlage 1

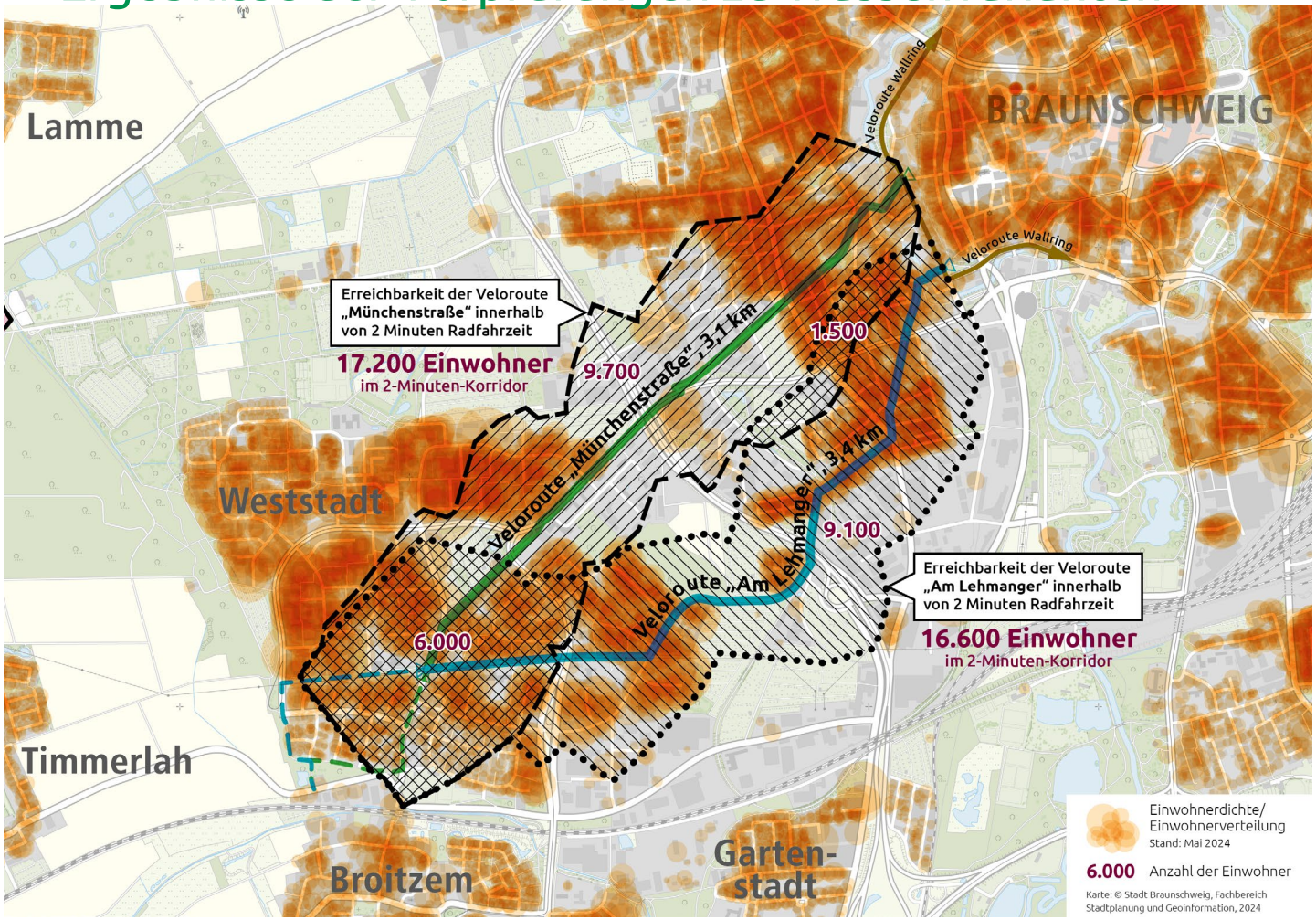
Stadt Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation, Abteilung Geoinformation

Potenzialanalyse

(ohne nördliche Weststadt, Broitzem und Timmerlah)

Dritte Veloroute

- Ergebnisse der Vorprüfungen zu Trassenvarianten



https://maps.openrouteservice.org/ (HeiGIT)

Isochrone: Erreichte Einwohnende in 2 Minuten Fahrzeit mit dem Fahrrad

Dritte Veloroute

- Ergebnisse der Vorprüfungen zu Trassenvarianten

Stadtradeln 2023, Stadt Braunschweig / RiDE - Radverkehr in Deutschland

Radverkehrsmengen nach Streckenabschnitten

Stadtradeln 2023, Stadt Braunschweig / RiDE - Radverkehr in Deutschland

Durchschnittliche Geschwindigkeiten

Start Lichtenberg Str.	Geschwindigkeit	Länge	Fahrzeit	Endpunkt
Über Münchenstr.	17,3 km/h	3,13 Km	11 Minuten	Am Hohen Tore/Wilhelmitorwall
Über Lehmanger	18,2 Km/h	3,46 Km	11,5 Minuten	Ferdinandstr./Wilhelmitorwall

Absender:
Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im Rat der Stadt

24402-02-01
Antrag (öffentlich)

Betreff:
Planung der dritten Veloroute in die Weststadt, nach Broitzem und Timmerlah
Änderungsantrag zur Vorlage 24-24402

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	03.12.2024

Beratungsfolge:		*Status*
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	03.12.2024	Ö

Beschlussvorschlag:
Der Beschlussvorschlag 24-24402 „Als dritte Veloroute wird eine Verbindung von der Veloroute Wallring aus, in Richtung Weststadt, Broitzem und Timmerlah geplant.“ wird um folgende zu prüfende Anregungen und Varianten vorgelagert zur Vorplanung erweitert und den Gremien zum Beschluss vorgelegt:

1. Grundvoraussetzung für die Trassierung der Veloroute über den Lehmanger ist die Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehres bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung des Zielverkehres (z.B. neuer Friedhof). Aktuell weist die Straße für Fahrradstraßen zu hohe Kfz-Zahlen auf (ca. 3.000 Fahrzeuge/Tag). Das Planungsbüro soll zu der der Vorplanung vorgelagerten Trassenbewertung aufzeigen, wie dies umgesetzt werden soll. Ist die Unterbindung nicht möglich/mehrheitsfähig, muss im Sinne der Verkehrssicherheit für Radfahrende ein anderer Korridor in die Vorplanung einfließen.

Im Zuge des vorgeschlagenen Korridors, abweichend von der „roten durchgezogenen und der gepunkteten Linie“:

2. Zum Abschnitt Hugo-Luther-Straße bis Am Lehmanger: Geprüft wird, ob die Alternativtrasse über die Helenenstraße mit einer herzustellenden Querungshilfe über den Cyriaksring möglich ist, und entweder ca. 200 m dem Ringgleisweg folgend zwischen den Grundstücken Helenenstraße 16 und Belfort 7 oder das Ringgleis querend und über die Straße Westbahnhof (ab
Wendehammer) zur Hugo-Luther-Straße geführt werden kann.

3. Zum Abschnitt Am Lehmanger bis Lichtenberger Straße: Statt der Vorzugsvariante über Lichtenberger Str. – Isarstraße wird geprüft, ob eine Führung in direkter Linie von der Timmerlahstraße / L473 auf dem Geh-/Radweg nördlich der „Grünfläche“ in den Kremsweg und dann in Richtung Osten der Illerstraße folgend über die Isarstraße und Querung der Donaustraße in Am Lehmanger möglich ist.

Zusätzlich könnte von der Illerstraße (zwischen Haus 20 und 25) und auf dem nördlichen Radweg An der Rothenburg ein Zubringer zum zukünftigen Haltepunkt West hergestellt werden. Verbindungen nach Broitzem und zur Marienberger Straße sind dort bereits vorhanden.

Auf häufig genutzten Routen zwischen Weststadt und Innenstadt, jedoch außerhalb der Planung für die Veloroute 3:

4. Geprüft werden Verbesserungsmöglichkeiten für die Verbindung von der Broitzemer Straße, Querung der Münchenstraße an der Stadtbahnhaltestelle weiter bis Am Jödebrunnen in beiden Richtungen (z.B. Zweirichtungsradwege ähnlich wie am Bienroder Weg/Ringgleisweg, Änderung der Umlaufsperre)

5. Route Pippelweg – Emsstraße: Geprüft werden Verbesserungsmöglichkeiten insbesondere für den Weg durch den Westpark vom Pippelweg entlang dem Gelände des KGV Weinberg zur Swinestraße (wassergebundene Decke, Beleuchtung, Glättung/Aufpflasterung an den Übergängen zum Pippelweg und zur Swinestraße)

In der Fortsetzung der Veloroute 3 in die Innenstadt:

6. Abschnitt Wilhelmitorwall – Südstraße: Geprüft wird eine barrierefreie Umgestaltung des Prinzenweges, z.B. durch eine geglättete Fahrgasse, um Fuß- und Radverkehr besser zu trennen.

Sachverhalt:
Begründung erfolgt mündlich.

Anlagen:
keine

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

24-24534
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Haltepunkt West: Realisierung eines zusätzlichen Bahnsteigzuganges von Süden

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	21.11.2024

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 222 Südwest (Anhörung)	26.11.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (Anhörung)	27.11.2024	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	03.12.2024	Ö

Beschluss:

„Der Realisierung eines zusätzlichen Bahnsteigzugangs zum künftigen Eisenbahnhaltepunkt West von Süden in Form einer Verlängerung der Personenüberführung mit Treppe und Fahrstuhl zur Marienberger Straße wird zugestimmt.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) ergibt sich aus § 76 Abs. 2 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. i der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm sind Zustimmungen zu Verkehrsplanungen auf den AMTA übertragen.

Anlass
Wie in dem Grundsatzbeschluss vom 05.06.2024 (DS 24-23419) aufgeführt, plant die Deutsche Bahn InfraGO (DB) gemeinsam mit dem Regionalverband Großraum Braunschweig (RGB) den Bau des Bahnhaltepunktes Braunschweig West am Schnittpunkt der Donaustraße/Friedrich-Seele-Straße mit den DB-Gleisen. Auf Grundlage einer modelltechnischen Analyse hat der RGB ein Fahrgastpotenzial bis 2050 von etwa 4.000 Fährgäste täglich prognostiziert. Damit wird der Bahnhaltepunkt West zum drittgrößten Bahnhof im gesamten Verbandsgebiet und es ergibt sich für die Stadt Braunschweig gleichsam eine hohe Bedeutung für eine attraktive Verkehrs- und Umfeldplanung.

Aktuelle Planungen der DB
Die Planungen der DB und des RGB sehen einen Außenbahnsteig am ersten (nördlichen) Gleis und einen Mittelbahnsteig zwischen dem zweiten (mittleren) Gleis und dem dritten (südlichen) Gleis vor. Angesichts des Platzbedarfes eines Mittelbahnsteiges ist eine Verlegung des dritten Gleises nach Süden erforderlich. Dadurch wird ein deutlicher Eingriff in die Marienberger Straße erfolgen und die Straße muss Richtung Süden verlegt werden. Da die Verlegung eine Folgemaßnahme der Gleisverschiebung ist, wird die Neuplanung der Marienberger Straße sowie alle weiteren Folgemaßnahmen wie z. B. der Eingriff in weitere Grundstücke und die Umweltauswirkungen im Rahmen der Planfeststellung von der DB behandelt.

Die Bahnsteigzuwegung zu den Gleisen ist von der DB über eine Personenüberführung (PÜ) parallel zur bestehenden Straßenüberführung Donaustraße mit dem Zugang von der geplanten städtischen Platzfläche im Norden geplant. Von dort führen Treppen bzw. Fahrstühle zu den Bahnsteigen. Der Bau des Haltepunktes ist von der DB aktuell in 2029 geplant.

<u>Realisierung eines zusätzlichen Bahnsteigzuganges von Süden durch Verlängerung der PÜ zur Marienberger Straße</u>

Die DB ist im Rahmen der Herstellung des Eisenbahnhaltepunktes verpflichtet einen barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen herzustellen. Dieser Verpflichtung kommt sie mit der barrierefreien Anbindung an die städtische öffentliche Fläche im Norden nach. Dies wird der Hauptzugang zum künftigen Haltepunkt darstellen. Zur optimalen verkehrlichen Erschließung des zukünftigen Haltepunktes mit dem Hauptzugang von Norden erfolgt die städtische Umfeldplanung wie in der DS 24-23419 beschrieben.

Darüber hinaus kann mit einer Verlängerung der Personenüberführung über das dritte (südliche) Gleis und die Marienberger Straße ein zusätzlicher barrierefreier Zugang von Süden geschaffen werden. Dieser stellt insbesondere für die Fahrgäste aus Broitzem und der Marienberger Straße kommend, aber auch für die Fahrgäste aus den Süden von Braunschweig, aus den Stadtteilen Gartenstadt, Stiddien, Geitelde, Rüningen eine zusätzliche barrierefreie und qualitativ hochwertige Anbindung dar.

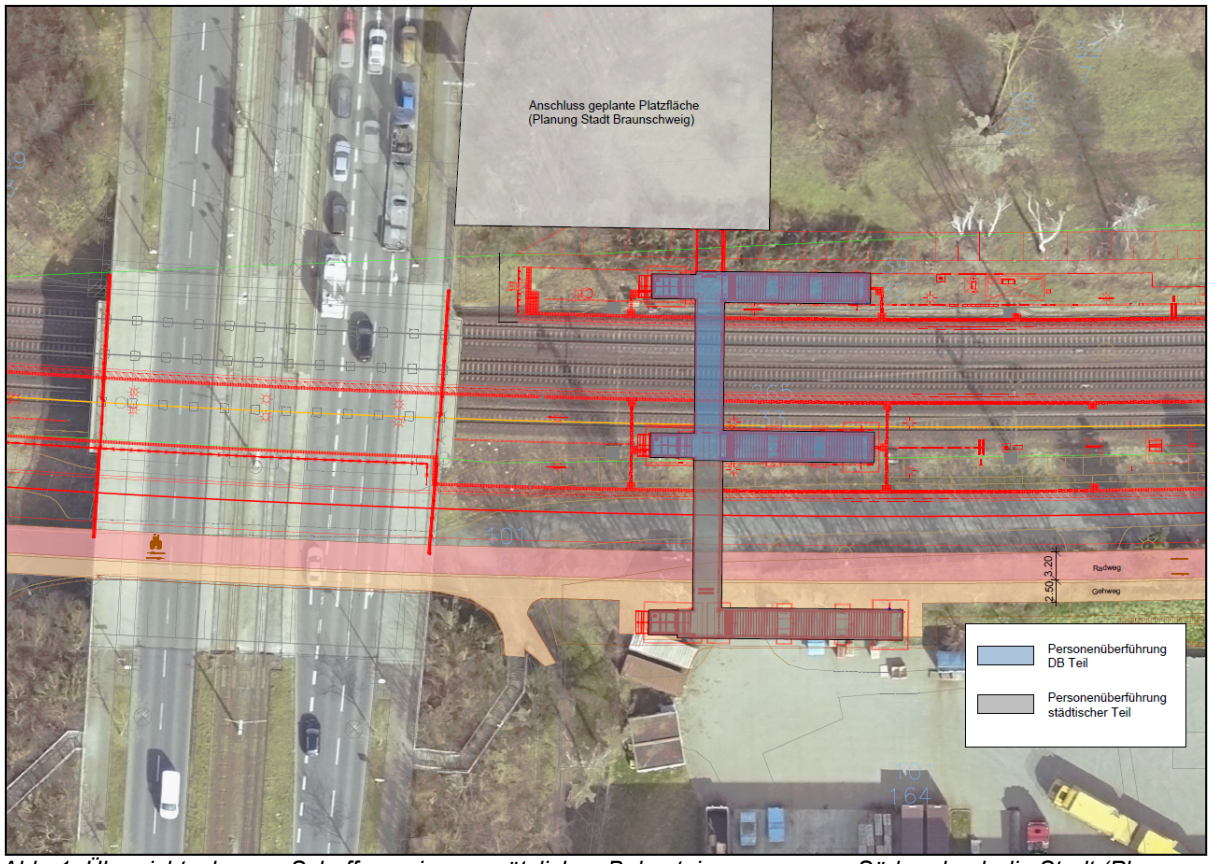


Abb. 1: Übersichtsplan zur Schaffung eines zusätzlichen Bahnsteigzugangs von Süden durch die Stadt (Planung DB)

Visualisierung

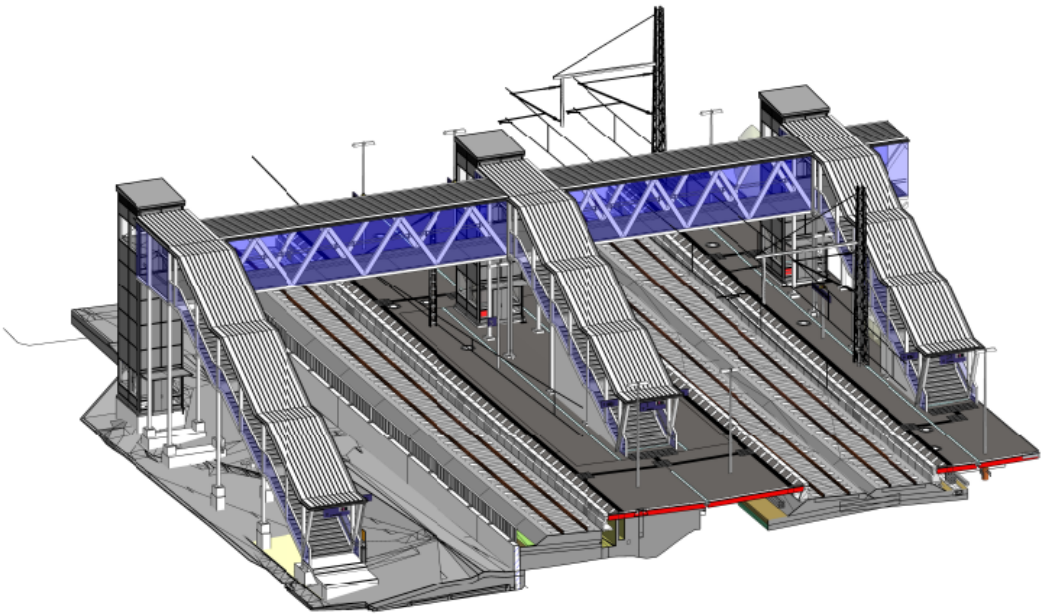


Abb. 2: 3D-Visualisierung der Personenüberführung am künftigen Haltepunkt West mit Verlängerung über die Marienberger Straße (Planung DB)

Da die DB keine Verpflichtung zur Realisierung einer zusätzlichen, zweiten Bahnsteigzuwegung im Süden durch Verlängerung der PÜ hat, liegt die alleinige Veranlassung bei der Stadt Braunschweig.

Da die Verlängerung der PÜ kein eigenständiges Bauwerk darstellt und statisch und planerisch nicht getrennt betrachtet werden kann, muss die Planung der Verlängerung der PÜ von dem von der DB beauftragten Planungsbüro erfolgen.

Für die Planung, den Bau sowie die anschließende Unterhaltung der PÜ durch die DB ist eine vertragliche Regelung zwischen Stadt und DB analog zum Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) vorgesehen.

Finanzierung
Auf Basis der Kostenschätzung der Vorentwurfsplanung hat die DB ein Gesamtkostenvolumen von rd. 6,2 Mio. € brutto für die komplette PÜ, inklusive Verlängerung ermittelt. Darin enthalten sind die Baukosten sowie ein Aufschlag von 20 % für den Planungs- und Verwaltungsaufwand von der DB.

Analog zu den Kostenregelungen des EKrG wären laut DB davon voraussichtlich rund 43 % von der Stadt (ca. 2,7 Mio. €) und 57 % (ca. 3,5 Mio. €) von der DB zu tragen.

Die Ermittlung der Unterhaltungskosten für die gesamte Personenüberführung werden von der DB aktuell auf 1,8 Mio. bis 3,0 Mio. € brutto geschätzt und werden im gleichen Verhältnis wie die Baukosten geteilt (43% / 57%). Zur Übernahme des städtischen Anteils der Unterhaltskosten müsste die Stadt einmalig an die DB voraussichtlich zwischen rd. 0,8 und 1,3 Mio. € Ablöse zahlen.

Die hohe Spannweite der Unterhaltskosten ist der Tatsache geschuldet, dass die Berechnung sehr empfindlich auf Änderungen der Eingangsdaten und insbesondere auf die angenommenen jährlichen Unterhaltskosten der Aufzüge reagiert. Diese Angaben können jedoch erst mit Abschluss der Entwurfsplanung sinnvoll ermittelt und differenziert zugeordnet werden. Daher hat die DB bewusst diese Spannweite als Unterstützung für die Entscheidung auf Seiten der Stadt angegeben.

Damit ist nach aktueller Kostenschätzung der DB zur Realisierung eines zusätzlichen Bahnsteigzugangs eine städtische Finanzierung von rund 3,4 bis 3,9 Mio. € brutto erforderlich. Bis ca. 2028 werden hauptsächlich Planungskosten anfallen. Die wesentlichen Kosten (Bau, Ablösezahlung) des Projektes werden mit der Umsetzung voraussichtlich ab 2029/2030 entstehen.

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt im Projekt 5E.660172 „DB-Verknüpfungspunkt West/Umgestaltung“, in dem die erforderlichen Mittel eingeplant sind.

Fazit
Aufgrund der hohen Bedeutung des zukünftigen Haltepunkts im Südwesten Braunschweigs ist es sinnvoll, die Verlängerung der Personenüberführung bis zur Marienberger Straße herzustellen.

Leuer

Anlage/n:
keine

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

24-24534-01
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Haltepunkt West: Realisierung eines zusätzlichen Bahnsteigzuganges von Süden

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	29.11.2024

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	03.12.2024	Ö

Beschluss (unverändert)**:**

„Der Realisierung eines zusätzlichen Bahnsteigzugangs zum künftigen Eisenbahnhaltepunkt West von Süden in Form einer Verlängerung der Personenüberführung mit Treppe und Fahrstuhl zur Marienberger Straße wird zugestimmt.“

Sachverhalt:

Im Rahmen der Anhörung der Stadtbezirksräte 222 und 221 haben diese mehrheitlich gegen die Realisierung eines zusätzlichen Bahnsteigzuganges gestimmt.

Stadtbezirksrat 222: 0 Dafür, 1 Enthaltung, 12 Dagegen
Stadtbezirksrat 221: 2 Dafür, 8 Enthaltungen, 5 Dagegen

Begründet wurde diese Entscheidung überwiegend damit, dass die hohen Kosten nicht in Relation zum Mehrwert für die Fahrgäste stehen. Zudem wurde angemerkt, dass der zusätzliche Bahnsteigzugang für Autofahrer unattraktiv ist und in der Marienberger Straße keine Parkmöglichkeiten vorhanden sind.

Stellungnahme der Verwaltung
Aus Sicht der Verwaltung ist aufgrund der hohen Bedeutung des Haltepunktes West, als künftig drittgrößter Bahnstation im Gebiet des Regionalverbandes, eine attraktive und hochwertige Anbindung essentiell. Im Hinblick auf das prognostizierte Fahrgastpotenzial von ca. 4.000 Fahrgästen täglich erscheint die Realisierung eines zusätzlichen barrierefreien Bahnsteigzuganges von Süden angemessen und kann einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitätswende leisten.

Durch diesen zusätzlichen Zugang von Süden profitieren insbesondere zu Fuß und mit dem Rad an- und abreisende Fahrgäste aus Broitzem, aber auch aus den südlichen Stadtteilen von einer kürzeren und komfortableren Anbindung an den Haltepunkt. Ferner steht der Bereich unter der Treppe des zusätzlichen Bahnsteigzugangs zur Realisierung von wettergeschützten Radabstellanlagen zu Verfügung. Darüber hinaus kommt der zusätzliche direkte Bahnsteigzugang den Gewerbetreibenden entlang der Marienberger Straße zu Gute und bietet einen Standortvorteil für das dortige Gewerbegebiet.

Leuer

Anlage/n:
keine

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

24-24614
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Planfeststellung für das Vorhaben "Stadtbahnausbau Braunschweig - Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord"
Anhörungsverfahren - Stellungnahme Stadt Braunschweig

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	08.11.2024

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	13.11.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 111 Hondelage-Volkmarode (Anhörung)	21.11.2024	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	03.12.2024	Ö

Beschluss:

„Der Stellungnahme der Stadt Braunschweig (Anlage 1) wird zugestimmt."

Sachverhalt:

1. Beschlusskompetenz
   Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG in Verbindung mit der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Gemäß Hauptsatzung § 6 Nr. 2 lit e ist der AMTA für die Zustimmung zu städtischen Stellungnahmen in verkehrlichen Planfeststellungsverfahren beschlusszuständig.

2. Anlass
   Der Rat hat in seiner Sitzung am 21.02.2017 die Planung für das Zielnetz Stadtbahn 2030 einschließlich der dafür notwendigen Zwischenschritte beschlossen (Grundsatzbeschluss, DS 17-039594-01). Die Verwaltung und die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) wurden damit beauftragt, alle notwendigen Schritte zur Vorbereitung der baulichen Umsetzung des Zielnetzes Stadtbahn 2030 durchzuführen.

   Am 11.10.2022 hat der AMTA den Umsetzungsbeschluss für den Stadtbahnausbau nach Volkmarode Nord, bestehend aus der Wendeanlage in Gliesmarode und der Ortsdurchfahrt Volkmarode, beschlossen und die Verwaltung und die BSVG damit beauftragt, die Planfeststellung nach Personenbeförderungsgesetz für dieses Teilprojekt vorzubereiten (DS 22-19610).

   Die BSVG hat im Juli 2024 den Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord bei der zuständigen Planfeststellungbehörde, der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, gestellt. Im Zuge des Anhörungsverfahrens erhält die Stadt Braunschweig als betroffene Dritte die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Beim Neubau der Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord handelt es sich im Sinne von Tabelle 1 der DS 24-24424 um ein klimaschutzrelevantes Thema. Eine Klimawirkungsprüfung erfolgte.

Leuer

Anlage/n:
Anlage 1: Stellungnahme der Stadt Braunschweig
Anlage 2: Klima-Check

Postanschrift: Stadt Braunschweig, Postfach 3309, 38023 Braunschweig

Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Abt. Straßenplanung und -neubau
Bohlweg 30

Name: Frau Linde

Zimmer: N 4.13

Telefon: 470-4234
Bürgertelefon/Vermittlung: 0531 470-1
oder Behördennummer 115
E-Mail: Kerstin.Linde@braunschweig.de

Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
- Planfeststellungsbehörde –
Göttinger Chaussee 76 A
30453 Hannover

Tag und Zeichen Ihres Schreibens	(Bitte bei Antwort angeben) Mein Zeichen	Tag
	66.23	30.10.2024

Planfeststellung für das Vorhaben „Stadtbahnausbau Braunschweig - Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord“

Anhörungsverfahren, hier: Stellungnahme der Stadt Braunschweig

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt begrüßt das Vorhaben als Bestandteil des Stadtbahnausbaukonzeptes zur Weiterentwicklung des ÖPNV in der Stadt ausdrücklich. Grundsätzliche Bedenken gegen das Vorhaben bestehen nicht; folgende Hinweise sind aber zu berücksichtigen:

Straßenplanung
Gegen die vorgelegte Planung „Stadtbahnausbau Braunschweig Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord“ bestehen keine Bedenken.

Stadtentwässerung

Alba
Bezüglich des Winterdienstes und der Straßenreinigung bestehen keine Bedenken. Hier gibt es zukünftig mehrere Abbiegespuren auf der „Berliner Heerstraße“, die die Arbeit etwas erschweren, allerdings führt dies zu keinen Leistungseinschränkungen.

Für die Müllabfuhr muss geklärt werden, dass die Abfallsammelgefäße auf dem südlichen Teil der „Berliner Heerstraße“ auch zur Entleerung frei zugänglich sind oder von den Nutzern am Entleerungstag bereitgestellt werden können. Insbesondere zwischen dem westlichen Bereich der Straße „Unterdorf“ und der Straße „Am Sportplatz“ gibt es direkte Anlieger zur „Berliner Heerstraße“. Hier verläuft allerdings die Stadtbahn zwischen Straße und Geh- und Radweg. Laut Karten sind zwar einzelne Zufahrten sichtbar, allerdings betrifft dies offensichtlich nicht alle Anlieger / Grundstücke.

SE|BS
Gegen die vorgelegte Planung „Stadtbahnausbau Braunschweig - Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord“ bestehen keine Bedenken.

Stadtentwässerung (0660.10)
Gegen die vorgelegte Planung „Stadtbahnausbau Braunschweig - Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord“ bestehen keine Bedenken.

Umwelt

Abfallrecht
Aus abfallrechtlicher Sicht bestehen keine Bedenken gegen das geplante Bauvorhaben.

Immissionsschutz
Gegen die vorgelegte Planung „Stadtbahnausbau Braunschweig - Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord“ bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Seitens des Immissionsschutzes bestehen jedoch einige Anmerkungen, die in der Anlage zusammengefasst sind.

Naturschutz
Aus Sicht der unteren Naturschutzbehörde bestehen keine Bedenken gegen die vorgelegte Planung. Die aufgeführten Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Stand Juni 2014) 1.1 V - 1.14 V, 2.1 G - 2.4 G, 3.1 G/A - 3.3 A sowie 4.1 E - 4.4 E sind wie beschrieben durchzuführen. Das Ausbringen der Nistkästen/Ersatzquartiere sowie die Ausführungsplanung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind im Vorfeld mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

Der Beginn der Rodungsarbeiten ist der unteren Naturschutzbehörde im Vorfeld mitzuteilen.

Gewässerschutz
Für den durch die Maßnahme betroffenen Entwässerungsabschnitt ergibt sich im Vergleich zum Bestand eine Verbesserung der Abflussqualität. Die Anforderungen nach DWA-A/M 102 im Bereich der Stadtbahnerweiterung könnten nur mit unverhältnismäßigem Aufwand (paralleles Kanalnetz, Filtereinsätze in allen Bodenabläufen) erreicht werden. Die Alternative, eine Überplanung des gesamten Entwässerungsgebietes, kann dem Bauherrn nicht auferlegt werden. Daher kann den vorgelegten Entwässerungsplanungen für die Stadtbahnerweiterung aus wasserwirtschaftlicher Sicht zugestimmt werden.

Weitere Änderungen/Ergänzungen sind aus wasserwirtschaftlicher Sicht nicht erforderlich.

Bodenschutz
In Kap. „4.11 Baugrund/Erdarbeiten“ unter „Schadstoffe“ den vierten Absatz wie folgt ersetzen:
Im Eingangsbereich der Freihaltetrasse (nördlich GUW) im nördlichen Bereich des Grundstückes Berliner Heerstraße 40 liegt eine „schädliche Bodenveränderung“ („Altlast“) vor. In Tiefen zwischen ca. 2,2 m und 6,0 m unter GOK wurden hier stark erhöhte Konzentrationen an Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW), untergeordnet an aromatischen Kohlenwasserstoffen (BTEX) festgestellt.
Nach dem Baugrundgutachten (20.07.2020) sowie einer gutachtlichen Stellungnahme der bsp Ingenieure GmbH (28.09.2021) liegt der eigentliche Schadensbereich aber außerhalb der geplanten Stadtbahntrasse. Eine Gefährdung des Grundwassers oder der menschlichen Gesundheit durch den MKW-belasteten Boden kann demnach nicht abgeleitet werden. Zudem liegen Hinweise auf einen natürlichen Schadstoffabbau vor. Gemäß fachgutachterlicher Beurteilung der bsp Ingenieure ist im Zuge des Stadtbahnausbaus daher keine Sanierung des MKW-Schadens erforderlich.

Kampfmittel
Westlich der Berliner Heerstraße 38 A besteht Kampfmittelverdacht.

Stadtklima, Klimaschutz
Aus stadtklimatischer und klimaschutztechnischer Sicht bestehen keine Einwände oder Anmerkungen.

Umweltverträglichkeitsprüfung
Der vorgelegte UVP-Bericht enthält entsprechend § 16 i. V. m. Anlage 4 UVPG zweckdienliche Angaben des Antragsstellers für die UVP gem. UVPG. Die Prüfung und Bewertung obliegt der Planfeststellungsbehörde.

Grünplanung
Hinweise zur:

- Planunterlage 19_05_03_00_BestandsplMensch:
  Auf dem 2. Blatt sind die Gebietsausweisungen für Sport- und Freizeitanlagen; Freiflächen teilweise nicht korrekt dargestellt. Das im B-Plan VO 40 festgesetzte Mischgebiet mit den darin festgesetzten Stellplätzen ist derzeit bewaldet, wird hier aber als Freifläche mit darin verlaufenden `Vorbehaltsgebieten für Natur und Landschaft` dargestellt, die m. E. als ´öffentliche Grünfläche` gem. den B-Plan VO 40 Festsetzungen in der Legende benannt werden müsste.
- Planunterlage 19_05_05_00_PlanrechtlFestsetz.:
  Auf Blatt 4 ist die Straßenbahntrasse ohne das im B-Plan VO 40 festgesetzte Rasengleis (gem. TF V, 2.2) dargestellt.

Die Darstellung wirkt sich in der Bilanzierung nicht aus, daher bestehen diesbezüglich keine Bedenken.

Einsatzplanung der Feuerwehr
Gegen die vorgelegte Planung „Stadtbahnausbau Braunschweig - Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord“ bestehen aus Sicht des Brandschutzes keine grundsätzlichen Bedenken.

Stadtbild und Denkmalpflege
Das Verzeichnis der Kulturdenkmale nach § 4 Nds. Denkmalschutzgesetz mit Stand vom 10.10.2024 beinhaltet im Geltungsbereich keine Einträge.

Zum Teilaspekt der „Bodendenkmalpflege“ wurde das Nds. Landesamt für Denkmalpflege beteiligt. Im Vorhabengebiet liegt das eingetragene Bodendenkmal Volkmarode FstNr. 9. Es soll sich dabei um eine Burganlage handeln, die noch Mitte des 19. Jh. gut im Gelände sichtbar war. Dies führte schon 2019 zur Anlage von zwei Suchschnitten zur Klärung des Denkmalcharakters und ggf. der Ausdehnung erhaltener Denkmalsubstanz. Auf Basis des Ergebnisses kann hier für das vorliegende Vorhaben keine Betroffenheit archäologischer Belange festgestellt werden. Ein geoarchäologischer Befund in Form eines Toteisloches wurde 2019 zwar festgestellt, wird aber durch die maximal 1,30 unter GOK reichenden Eingriffe nur wenig bzw. nicht signifikant gestört.

Ebenfalls geprüft wurden die Flächen der externen Ausgleichsmaßnahmen. Auch hier sind keine Bodendenkmäler bekannt. Für die Fläche südöstlich von Bevenrode weise ich auf den § 14 Nds. Denkmalschutzgesetz (Bodenfunde) hin, da hier siedlungstopographische Faktoren eine archäologische Verdachtsfläche ausweisen. Sollten bei Eingriffen in den Boden Funde oder Spuren auftreten, die Anlass zu der Annahme geben, dass es sich um Kulturdenkmale handelt, wären diese unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde anzuzeigen und unverändert zu belassen.

Stadtplanung
Gegen die vorgelegte Planung „Stadtbahnausbau Braunschweig Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord“ bestehen aus unserer Sicht keine Bedenken.

Straßenverkehr - Verkehrsbehördliche Maßnahmen, Sondernutzung
Gegen die vorgelegte Planung „Stadtbahnausbau Braunschweig Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord“ bestehen keine Bedenken.

Mit freundlichen Grüßen

i. V.

Leuer

Anlage: redaktionelle Anmerkungen seitens des Immissionsschutzes

Planfeststellung für das Vorhaben „Stadtbahnausbau Braunschweig - Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord“

Anhörungsverfahren, hier: Anlage zur Stellungnahme der Stadt Braunschweig

Seitens des Immissionsschutzes bestehen folgende Anmerkungen:

Allgemeine Anmerkung:
Die immissionsschutzrechtliche Zuständigkeit für personenbezogenen Schienennahverkehr (hier: Stadtbahn) liegt gemäß NACE 49.31.0 beim Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Braunschweig (GAA). Entsprechend liegt, bzgl. des Schienenverkehrslärms und bzgl. des – durch die in diesem Zusammenhang erforderlichen Anpassungsmaßnahmen im Straßenbereich - hervorgerufenen Straßenverkehrslärms, die Prüfung der Unterlagen „17.1 Schalltechnisches Gutachten und Anhänge“ und „7.11-7.13 Lagepläne der Immissionsschutzmaßnahmen - Lärm“ sowie der Unterlagen „17.3 Erschütterungstechnische Untersuchung und Anhänge“ und „7.21 Lagepläne der Immissionsschutzmaßnahmen - Erschütterungen“ grundsätzlich beim GAA. Dergleichen gilt für die Prüfung der inhaltlichen Aufnahme in den Texten der Unterlagen „01 Erläuterungsbericht“, „19.01.01 Landschaftspflegerischer Begleitplan“, „19.05.00 V-UVP“, „19.05.01 UVP“ und „19.05.03 Bestandsplan Schutzgut Mensch“ in der dortigen Zuständigkeit.

Aus Sicht des Immissionsschutzes kann im Rahmen der städtebaulichen Planung von hier folgende Aussage zu den oben genannten Unterlagen sowie zuständigkeitshalber zu den baubedingten Unterlagen (17.2 „Schalltechnisches Gutachten Bauzeitliche Immissionen und Anhänge“, 17.4 „Erschütterungstechnisches Gutachten Bauzeitliche Immissionen und Anhänge“) und den enthaltenen baubedingten Ausführungen in den anderen Unterlagen getätigt werden:

Unterlage 17, Immissionstechnische Untersuchungen
(Schallgutachten Planfeststellung – U 17.1, Baulärm-Gutachten – U 17.2, Erschütterungsgutachten Planfeststellung – U 17.3, Bauerschütterungs-Gutachten – U 17.4)
Keine Anmerkungen oder Hinweise.

Unterlage 01, Erläuterungsbericht
Kap. 6.1 und 6.2: Keine Anmerkungen oder Hinweise.

Hinweise zu:
Unterlage 01, Erläuterungsbericht
Kap. 3.1.4 Variantenvergleich, Abs. 5 letzte Absatz (S. 28): Bitte „Schall- und Erschütterungsemissionen“ in „Schall- und Erschütterungsimmissionen“ ändern.

Kap. 4.13.1.2, Bahnstromanlagen (S. 121): In diesem Absatz könnte erwähnt werden, dass die dem Planfeststellungsverfahren zu Grunde liegende schalltechnische Untersuchung diesbezüglich einen nicht relevanten Immissionsbeitrag nach Abschnitt 3.2.1 der TA Lärm ermittelt hat.

Kap. 5.1.1 Wirkfaktoren des Vorhabens (S. 134), Tabelle 11 – baubedingt, Zeile 2: Hier fehlt der temporäre Einfluss durch Geräusche, Staub und ggf. Licht auf das Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit.

Kap. 5.1.4.1 Schutzgut Mensch insbesondere die menschliche Gesundheit (S. 148),
S. 149 Abs. 2: Die Aussage dieses Absatzes ist zu „dünn“. Wenn hier auf nähere Ausführungen verzichtet werden soll, ist zumindest auf den Inhalt des Kapitels „6.1.1 Lärmschutzmaßnahmen“ (bauzeitliche Immissionen ab S. 173 dieser Unterlage) oder aber auf die „Auflagen

zu Immissionen in der Bauphase“ des Kapitels „10.1 - Schutzgut Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit“ der Unterlage „19.05.01.00 – Bericht zur Umweltverträglichkeitsprüfung“ zu verweisen.

Kap. 5.1.4.1 Schutzgut Mensch insbesondere die menschliche Gesundheit (S. 148),
S. 149 vorletzte Absatz: In Satz 2 werden nur die Ergebnisse vom Straßenverkehrslärm betrachtet aber in Satz 3 als Minderungsmaßnahme auch die hoch liegende Vegetationsebene im besonderen Bahnkörper genannt, die jedoch eine Minderungsmaßnahme gegenüber dem Schienenverkehrslärm darstellt. Des Weiteren handelt es sich in Satz 3 um die Ergebnisse der Gesamtbelastung nach Umsetzung vorgesehener Minderungsmaßnahmen. Dies passt nicht zusammen; hier sind drei verschiedene Schallsituationen aus dem Zusammenhang genommen und miteinander vermengt worden. Die Ergebnisse des Schienenverkehrslärms fehlen komplett und die des Straßenverkehrslärms nach Umsetzung der Minderungsmaßnahmen.

Ich empfehle eine Struktur des Absatzes nach Quellart:
Ergebnisse Schienenverkehrslärm vor und nach Minderungsmaßnahme,
Ergebnisse Straßenverkehrslärm vor und nach Minderungsmaßnahme,
Ergebnisse Gesamtlärm nach Minderungsmaßnahme.
Dann passt auch der letzte Satz des Absatzes (Für die Bereiche …)

Anmerkung/Hilfestellung:
Tabellarische Zusammenfassung der Ergebnisse des Schallgutachtens 2024 (Hinweis: gegenüber vorherigen Fassungen des Schallgutachtens haben sich die Ergebnisse des Verkehrslärms nicht geändert):

Emissions-quelle … -verkehrs-lärm	Bereich	Bezugspegel WR/WA/WS		Bezugspegel MK/MD/MI/MU		Beurteilungspegel ohne Maßnahmen		Beurteilungspegel mit Maßnahmen	
		dB(A) Tag	dB(A) Nacht	dB(A) Tag	dB(A) Nacht	dB(A) Tag	dB(A) Nacht	dB(A) Tag	dB(A) Nacht
Straßen-…	Berliner-Heerstr.	59	49	64	54	72	62	72	60
	Ziegelwiese/-kamp*1	70	60	70	60	62	52	63	52
Schienen-…	Berliner-Heerstr.	59	49	64	54	63	60	61	58
	Freihaltetrasse+WK					60	57	60	56
Gesamt-…	Berliner-Heerstr.	70	60	70	60	n.b.	n.b.	72	61
	Ziegelwiese/-kamp					n.b.	n.b.	63	56

*1 : Straßen vom Vorhaben nicht betroffen, kein erheblicher baulicher Eingriff; 16. BImSchV findet keine Anwendung - somit wird auf die Gesundheitswerte abgestellt (Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV können jedoch als Orientierungshilfe im Rahmen der Abwägung herangezogen werden)
WR = Reines Wohngebiet; WA = Allgemeines Wohngebiet, WS = Kleinsiedlungsgebiet, MK = Kerngebiet,
MD = Dorfgebiet, MI = Mischgebiet, MU = Urbanes Gebiet, WK = Wendekreis/Wendeschleife, n.b. = nicht bestimmt

Bei den berücksichtigen Minderungsmaßnahmen handelt es sich im Einzelnen um:
Stadtbahn:

- Rasengleis mit hochliegender Vegetationsebene (Berliner Heerstraße stadteinwärts (südliche Gleistrasse)) mit Ausnahme von Überwegen, Querungen, Weichenbereiche, Grundstückszufahrten und Kreuzungen
- Rasengleis mit hochliegender Vegetationsebene (Freihaltetrasse stadtauswärts; stadteinwärts sofern durch die Busspur möglich)
- Schienenschmieranlagen (in Gleisbögen)
- Geschwindigkeitsreduzierung in der Nachtzeit auf 30 km/h für die Trasse in Straßenlage (Berliner Heerstraße stadtauswärts (nördliche Gleistrasse))

Straße:

- Schallmindernde Fahrbahnoberflächen (Berliner Heerstraße, stadteinwärts)
- Geschwindigkeitsreduzierungen in der Nachtzeit auf 30 km/h (Berliner Heerstraße, beide Fahrtrichtungen)

Gesamtverkehrslärm (summarische Betrachtung des Straßen- und Schienenverkehrslärms) beinhaltet dementsprechend alle oben genannten Minderungsmaßnahmen.

Unterlage 19, Umweltfachliche Untersuchung
19_01_01_00 Landschaftspflegerischer Begleitplan:
Kap. 1.3.4 Umweltverträglichkeitsprüfung, S. 7 letzte Absatz: Im Text wird sich auf das Schallgutachten von 2022 bezogen; ich empfehle zu prüfen, ob hier eine Anpassung auf das aktuelle - den Planfeststellungsunterlagen beigefügte - Schallgutachten aus 2024 erfolgen sollte; zumal sich textlich in der V-UVP (nicht jedoch in der UVP) auf das aktuelle Schallgutachten (2024) bezogen wird.

Anmerkung: Die Ergebnisse bzgl. Schienen- und Straßenverkehrslärm haben sich gegenüber der Gutachtenfassung aus 2022 nicht geändert. Es ist lediglich der Anlagenlärm (Gleichrichter-Unterwerksbau) hinzugekommen, der jedoch zu keinem relevanten Immissionsbeitrag führt.

Kap. 4.1.3 Lärmschutz, S. 46 Passive Schallschutzmaßnahmen: Satz 1: Bitte „aus Maßnahmen zum Schallschutz“ in „auf Maßnahmen zum Schallschutz“ ändern. Ich empfehle den Satz wie folgt zu ändern und den Aufzählungspunkt zu löschen:
… Schallschutz für die Gebäude Ziegelwiese 1, 3 und 5, Kieffeld 32 und Ziegelkamp 9 und 10. Dabei sind Außenwohnbereiche von Überschreitungen nicht betroffen.

Der gelöschte Aufzählungspunkt könnte durch nachfolgenden Text ersetzt werden:
Diese Gebäude befinden sich innerhalb des rechtsverbindlichen Bebauungsplans VO 40 - Volkmarode-Nord. Entsprechend dessen textlicher Festsetzungen unter A.VI.1.2, sind zum Schutz der Aufenthaltsräume die der Straße zugewandten Fassaden dieser Gebäude nach DIN 4109 gemäß den Anforderungen für Lärmpegelbereich III zu dämmen. Im Rahmen des Verfahrens wird geprüft inwieweit diese Festsetzungen gegenüber der künftigen Situation ausreichend sind.
(Anmerkung: Lt. Erläuterungsbericht (U 01.01.00, Kap. 6.1.1, S 163 drittletzte Absatz) ist vorgesehen, die erforderlichen passiven Maßnahmen nach Möglichkeit parallel zur geplanten Baumaßnahme umzusetzen um hier schon einen besseren Schutz gegenüber dem Baulärm zu erhalten.)

Kap. 6.2.7 Landschaftsbild / landschaftsgebundene Erholungsfunktion, S. 86 Abs. 2: Im Text wird sich auf das Schallgutachten von 2022 bezogen; hier sollte eine Anpassung auf das aktuelle - den Planfeststellungsunterlagen beigefügte - Schallgutachten aus 2024 erfolgen.

In Satz 2 wird von der Verlärmung durch den Stadtbahnbetrieb gesprochen aber im nachfolgenden Satz die Überschreitungen durch den Straßenverkehrslärm vor Berücksichtigung der geplanten Schallminderungsmaßnahmen genannt. Hier wären dem Sinn des Vorsatzes nach die Überschreitungen durch den Schienenverkehrslärm unter Berücksichtigung der Schallminderungsmaßnahmen zu nennen.

Darüber hinaus fehlen auch die Überschreitungen der sogenannten Gesundheitswerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts durch die Gesamtbelastung (summarische Betrachtung der Belastung durch den Straßen- und Schienenverkehr; U 17.1.9). Ich empfehle den Text diesbezüglich zu ergänzen.

Kap. 8.1 Zusammenfassende Darstellung, S. 124 Abs. 1 - 4: Es ist in den einzelnen Textabschnitten nur schwer erkennbar welche Emissionsquellen zur Überschreitung welcher „Schwellenwerte“ führte und ob es sich um Ergebnisse von vor oder nach einer Umsetzung von Schallminderungsmaßnahmen handelt.

Beispiel 1: So ist in Absatz 1 die Rede von einer max. Überschreitung der Schwellenwerte nach 16. BImSchV (also = Immissionsgrenzwerte (IGW)) von 2 dB(A) tags und 9 dB(A) nachts. Es ist nur schwer herauszulesen, dass es sich wohl um den Schienenverkehrslärm handelt.

Beispiel 2: In Absatz 2 wird von der Gesamtbelastung gesprochen, die bei 69 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts liegt und es zu einer Überschreitung der Schwellenwerte kommt. Bei den Schwellenwerten einer Gesamtbelastung handelt es sich um die sogenannten Gesundheitswerte von 70 dB(A)/60 dB(A) tags/nachts. Die Formulierung „der Schwellenwerte“ impliziert, dass beide Werte, der für die Tagzeit als auch der für die Nachtzeit, überschritten sind. Dies trifft gemäß den genannten Ergebnissen aber nur für den Nachtzeitraum zu. Von welchem Schwellenwert wird hier gesprochen? Des Weiteren werden gemäß Absatz 4 diese Ergebnisse allein schon durch den Straßenverkehrslärm mit 72 dB(A)/62 dB(A) tags/nachts (Ergebnisse vor Berücksichtigung von Schallminderungsmaßnahmen) überschritten bzw. erreicht und die Gesamtbelastung (Summarische Betrachtung Straße- und Schiene) liegt laut Schallgutachten bei 72 dB(A) tags und 61 dB(A) nachts. Um welche Ergebnisse handelt es sich dann in Absatz 2 genau?

Ich empfehle den Inhalt der Absätze 1-4 verständlich zu überarbeiten. *Siehe dazu oben in der Stellungnahme zur Unterlage 01, Erläuterungsbericht, Kap. 5.1.4.1 Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit“.*

19_01_05_00_Planungsrechtliche Festsetzungen
Blatt 4: Das im Bebauungsplan VO 40 unter A.V.2.2 textlich festgesetzte Rasengleis ist nicht dargestellt.

19_05_00_00 Unterlage zur Vorprüfung des Einzelfalls:
Kap. 4.3.1 Schutzgut Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit, S. 13, Abs. 2: Die Bezugspegel bei einer Gesamtlärmbetrachtung (hier: Straßen- und Schienenverkehrslärm) sind die sogenannten Gesundheitswerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Demgemäß liegt die Überschreitung tags bei 2 dB(A) und nachts bei 1 dB(A). Ich empfehle dies zu korrigieren.

S. 13 Abs. 3: Die Aussage über die Einhaltung ist nicht korrekt, daher bitte „eingehalten werden“ durch „weitgehend eingehalten werden“ ersetzen.

Grundsätzlich ist der Text verwirrend aufgebaut. Erst wird textlich der Schienenverkehrslärm diskutiert, dann textlich auf den Gesamtlärm eingegangen, um dann in den nächsten beiden Absätzen wieder nur vom Schienenverkehrslärm zu sprechen (was nicht gleich ersichtlich ist), und letztendlich die Ergebnisse durch den Stadtbahnverkehr zusätzlich noch tabellarisch darzustellen. Ich empfehle eine eindeutige Struktur des Textes.

Es wird nicht näher auf die Erschütterungen durch den Stadtbahnbetrieb eingegangen. Zur Vermeidung von schädlichen Einflüssen durch den durch Erschütterungen entstehenden sekundären Luftschall, sind gemäß dem Erschütterungsgutachten aus 2023 an Teilstrecken der Stadtbahntrasse (s. U 17.3.2) für den vorgesehenen Oberbau höhere Einsenkungen (3 mm statt max. 1,5 mm) vorzusehen. Dies ist m. E. in der V-UVP zu würdigen; ich empfehle dies zu prüfen und ggf. den Sachverhalt textlich mit aufzunehmen.

Kap. 6 Literaturverzeichnis (S. 26): Im Literaturverzeichnis wird auf das Schallgutachten aus 2020 verwiesen, in den Texten der V-UVP jedoch auf das Schallgutachten aus 2024. Ich empfehle dies anpassen.

19_05_01_00 Bericht zur Umweltverträglichkeitsprüfung:
Kap. 3.1 Wirkfaktoren, Abschnitt „betriebsbedingte Wirkfaktoren“, S. 20, Abs. 2, Satz 1: Hier ist mit „(BMH 2022)“ das Schallgutachten aus 2022 genannt, ich empfehle den Verweis in „(BMH 2024)“ zu ändern.

S. 21, letzte Absatz: Im ersten Satz heißt es, dass die Gesamt-Immissionsbelastung durch Straßen- und Stadtbahnverkehr zur Beurteilung der Belastungssituation herangezogen wird. Weiter unten im Absatz wird dann jedoch auf die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV als „Schwellenwerte“ abgestellt. Dies ist bitte zu trennen. Als Bezugswerte („Schwellenwerte) für die Beurteilung von Gesamtbelastungen sind die sogenannten Gesundheitswerte von 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts heranzuziehen und nicht die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV. Die Immissionsgrenzwerte sind die Bezugswerte für die „Einzelbelastung“ durch Straßenverkehr bzw. Schienenverkehr; was auch beides im Schallgutachten untersucht und beurteilt wurde. Ich empfehle den Text dahingehend zu überarbeiten.

Kap. 5.2 Prognose der Schall- und Erschütterungsemissionen (S. 83): Bitte die Überschrift in „Prognose der Schall- und Erschütterungs*immissionen*“ ändern.

S. 83, Abs. 2, Satz 5 (Nach den …): Für eine eindeutige Verständlichkeit empfehle ich den Satz wie folgt zu ergänzen: … ergeben sich *für den Schienenverkehrslärm* Beurteilungspegel von …

S. 83, Abs. 2, Satz 6 (Für einige Gebäude …): In diesem Satz handelt es sich entweder um die Belastungen durch den Straßenverkehrslärm oder den Gesamtverkehrslärm (um welches von beiden ist so nicht erkennbar); nicht jedoch wie zuvor beschrieben um den Schienenverkehrslärm. Da die nächsten beiden Absätze wieder nur vom Schienenverkehrslärm handeln empfehle ich Satz 6 aus diesem Absatz zu löschen.

Entsprechend wurde textlich nur der Schienenverkehrslärm genannt. Ich empfehle den Text um den Straßenverkehrslärm und insbesondere um den Gesamtverkehrslärm zu ergänzen.

S. 83, Abs. 5, Satz 2 (Dabei wurde …): Ich empfehle auf das aktuelle, den Planfeststellungsunterlagen zugehörige Erschütterungsgutachten aus 2023 zu verweisen.

Kap. 6.1 Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit (S. 85)
S. 85 Baubedingte Auswirkungen – Erschütterungs-, Schall-, Schadstoff- und Staubimmissionen (temporär), Abs. 2: Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm als auch die Immissionswerte der AVV-Baulärm werden nicht eingehalten, vielmehr werden sie mit bis zu 75 dB(A) regelmäßig durch verschiedenste Bauphasen deutlich überschritten (s. Baulärmgutachten BMH 2023). Eine Beurteilung dieser Ergebnisse ist vorzunehmen sowie auf die daraus resultierenden Maßnahmen einzugehen. Bitte ergänzen bzw. den Text anpassen; bzgl. der vorgesehenen Minderungsmaßnahmen siehe Ausführungen U 01.01.00 - Erläuterungsbericht, Kap. 6.1.1.

S. 87 Betriebsbedingte Auswirkungen – Erschütterungs-, Schall-, Schadstoff- und Staubimmissionen (betriebsbedingt), Abs. 1: Ich empfehle auf die aktuellen Gutachten zu verweisen: Schallgutachten (BMH 2024), Erschütterungsgutachten (BMH 2023)

Abs. 2, Satz 1: Das Zitat bitte wie folgt korrigieren: „…. *wesentlich, wenn der* …“

Abs. 3, Satz 1: In Satz 1 wird auf die Darstellung der 60 dB(A)-Nacht-Isophone in U 19.5.3 verwiesen. Lt. Legende der Unterlage 19.5.3 handelt es sich jedoch um eine 59 dB(A)-Tag-Isophone, wobei nicht erkennbar ist aus welcher Immissionssituation sie hervorgeht (Straßen- oder Schienenverkehrslärm oder Gesamtverkehrslärm? Ohne oder mit Berücksichtigung von Schallschutzmaßnahmen?)

Ist die 60 dB(A)-Nacht-Isophone gemeint, handelt es sich um den Gesundheitswert (allg. Rechtsprechung) zur Nachtzeit für die Betrachtung einer Gesamtverkehrslärmsituation. Warum gibt es dann keine Tag-Isophone von 70 dB(A)? Bezieht sich die Isophone, sofern es sich um die 60 dB(A)-Isophone zur Nachtzeit handelt, auf den Inhalt des Absatzes 2 des

Textes? Dann beschreibt sie den Bereich, in denen dieses eine Kriterium (von insgesamt drei) einer wesentlichen Änderung zur Nachtzeit erfüllt ist; d. h. es lagen schon in der Vorbelastung Pegel von mindestens 60 dB(A) nachts vor und wurden durch das Vorhaben im Rahmen eines erheblichen baulichen Eingriffs erhöht. Warum gibt es dann keine 70 dB(A)-Tag-Isophone? Des Weiteren wird dieses Kriterium nur durch den Straßenverkehrslärm erfüllt; ein Bezug dazu ist jedoch an keiner Stelle hergestellt worden. Die Stadtbahn erfüllt die Anforderungen der 16. BImSchV nur über das Kriterium des Neubaus von Schienenwegen/Trassen. Der Gesamtverkehrslärm findet in der 16. BImSchV keine Anwendung.

Ist die 59 dB(A)-Tag-Isophone gemeint, handelt es sich um den Immissionsgrenzwert für ein Reines-/Allgemeines Wohngebiet/Kleinsiedlungsgebiet (16. BImSchV) zur Tagzeit für die Betrachtung einer Straßen- oder Schienenverkehrslärmsituation. Warum gibt es dann keine Nacht-Isophone von 49 dB(A)?

Es ist somit nicht klar, was diese Isophone aussagen soll. Ich empfehle dies klarzustellen bzw. den Text verständlich zu überarbeiten.

Abs. 3 Satz 2: Bitte die Formulierung „Schallemissionen des Straßen- und Schienenverkehrslärms“ wie folgt korrigieren: „Schall*immissionen* des Straßen- und Schienenverkehrslärms“.

Lt. der Formulierung geht es in diesem Satz um die Beurteilungspegel des Gesamtverkehrslärms, vermutlich vor Berücksichtigung von Schallschutzmaßnahmen (was nicht aus dem Text hervorgeht). Diese liegen maximal bei 72 dB(A) tags und 61 dB(A) nachts (was hier nicht genannt wurde). Die Bezugspegel für Gesamtlärm sind nicht die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, sondern die sogenannten Gesundheitswerte mit 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Die Beurteilungspegel des Gesamtlärms überschreiten somit den Gesundheitswert tags um 2 dB(A) und nachts um 1 dB(A). Würde man die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV als Bezugspegel heranziehen (was nicht korrekt wäre), z. B. für ein Allgemeines Wohngebiet (59 dB(A)/49 dB(A) tags/nachts), dann läge am Tag eine Überschreitung von 13 dB(A) und in der Nachtzeit von 12 dB(A) vor. Es ist somit nicht ersichtlich von welchen Pegeln aufgrund welcher Emissionsquelle unter Berücksichtigung welcher Bezugspegel hier gesprochen wird.

Ich empfehle den Text zu überarbeiten.
Siehe dazu oben in der Stellungnahme zur Unterlage 01, Erläuterungsbericht, Kap. 5.1.4.1 Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit“.

Kap. 15 Zusammenfassung und Beurteilung der Umweltverträglichkeit (S. 114)
Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit (S. 114), S. 115 Abs. 1: „Nacharbeiten“ bitte in „Nachtarbeiten“ ändern

S. 115 Abs. 2, Satz 2: Da nicht klar ist von welchen Immissionen (Straßen-, Schiene-, Gesamtverkehrslärm) hier gesprochen wird, die „die Schwellenwerte gemäß BImSchV“ nachts in der Ziegelweise überschreiten, ist dieser Satz falsch; denn durch den Straßenverkehrslärm als auch durch den Schienenverkehrslärm wird der maßgebliche Immissionsgrenzwert (IGW) für die Tagzeit ebenfalls in der Ziegelwiese überschritten. Bei der Summenbetrachtung hingegen werden die maßgeblichen Gesundheitswerte (GW) in der Ziegelwiese sowohl tags als auch nachts unterschritten. Richtig wäre z. B. die Formulierung: … *im Streckenabschnitt Berliner Heerstraße als auch vereinzelt im Streckenabschnitt Ziegelkamp/Ziegelwiese überschritten.* Ich empfehle dies zu prüfen und entsprechend zu korrigieren.
Des Weiteren wäre „vorläufigen“ in dem Satz zu streichen, da das finale Schallgutachten aus 2024 Teil der Planfeststellungsunterlagen ist.

Kap. 16 Literaturverzeichnis (S. 120): Im Literaturverzeichnis wird das Schallgutachten aus 2022 genannt. Ich empfehle auf Änderung auf das Schallgutachten 2024 vorzunehmen.

19_05_03_00 Bestandsplan Schutzgut Mensch:
Auf den beiden Blättern ist eine Isophone von 59 dB(A) tags (= Immissionsgrenzwert für die Tagzeit gemäß 16. BImSchV) dargestellt. Es ist nicht benannt aus welcher Belastungssituation (Immissionen) sie hervorgeht. Straßenverkehrslärm? Schienenverkehrslärm? Gesamtverkehrslärm? Ohne oder mit Berücksichtigung von Schallschutzmaßnahmen? Bitte konkretisieren.

Anhang: Klima-Check

Auswirkungen auf den Klimaschutz

☒ ja ☐ nein

Der Beschluss ist aus folgendem Grund erforderlich

☐ Ratsbeschluss
☐ Kommunale Pflichtaufgabe
☐ Sicherheitsaspekte
☒ Planung, Bau und Unterhaltung von Verkehrsinfrastruktur als Daseinsvorsorge
☐ Schaffung von Barrierefreiheit
☐ Sonstiges:
➔Es erfolgt keine weitere Begründung.
Sofern möglich werden Klimaschutz-Optimierungsmaßnahmen benannt (s. Checkliste oder Erläuterung).

☒ **Der Beschluss leistet grundsätzlich einen Beitrag zur Energie- und Mobilitäts- wende**. Diese Zielrichtung ist entscheidend. Der mit der Maßnahme verbundene Ressourcen- und Energieverbrauch ist nachrangig.
➔Es erfolgt keine weitere Begründung.
Sofern möglich werden Klimaschutz-Optimierungsmaßnahmen benannt (s. Checkliste oder Erläuterung).

Erläuterung / Begründung

Darstellung vorgesehener Klimaschutz-Maßnahmen

☐ Checkliste Baugebiete	☐ Checkliste Hochbau	☒ Checkliste Tiefbau und Mobilität

Checkliste Tiefbau und Mobilität	
THG-relevante Bereiche	**Optimierungsmaßnahmen im Sinne des Klimaschutzes**
Maßnahmen für den Umweltverbund	☒ Berücksichtigung Fußverkehr
	☒ Berücksichtigung Radverkehr
	☒ Berücksichtigung ÖPNV
	☐
geplante Grünstruktur	☒ CO_2-Bindung durch begleitendes Grün
	☐ Reduzierter Energie- und Ressourcenbedarf für Erstellung und Unterhaltung (bspw. durch Freihaltung oder Entsiegelung von Teilflächen etwa für Versickerung)
Einsatz klimafreundlicher Baustoffe	☐ Recyclingmaterial
	☒ Wiederverwendung von Baustoffen
	☐ Naturmaterial
Sonstiges	☐

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

24-24814
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Auftragsvergabe des Fachbereichs Tiefbau und Verkehr: Betrieb der öffentlichen Beleuchtung sowie der Lichtsignalanlagen und Verkehrsanlagen, Verkehrsmanagement und Parkraumbewirtschaftung in der Stadt Braunschweig

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	29.11.2024

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	03.12.2024	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	10.12.2024	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	17.12.2024	Ö

Beschluss:

1. „Der Braunschweiger Versorgungs-AG & Co. KG (BS|ENERGY) ist der Zuschlag für den Dienstleistungsvertrag Betrieb der öffentlichen Beleuchtung sowie der Lichtsignalanlagen und Verkehrsanlagen, Verkehrsmanagement und Parkraumbewirtschaftung in der Stadt Braunschweig zu erteilen.

2. Die Verwaltung wird ermächtigt, die derzeitigen Dienstleistungsverträge Leistungsbild Öffentliche Beleuchtung und Leistungsbild LSA/Verkehr vom 15. Dezember 2005 zum 31. Dezember 2025 ordentlich zu kündigen.“

Sachverhalt:

<u>Ausgangslage</u>
Zum 01. Januar 2006 hat die Stadt den Betrieb der öffentlichen Beleuchtung, des Verkehrsmanagements inklusive der Lichtsignalanlagen sowie der Verkehrszeichen und -einrichtungen privatisiert. Die Details der Aufgabenerfüllung wurden in den Dienstleistungsverträgen Leistungsbild Öffentliche Beleuchtung und Leistungsbild LSA/Verkehr geregelt.

Die mit der BS|ENERGY und der BELLIS GmbH geschlossenen Dienstleistungsverträge sehen eine Vertragslaufzeit von 20 Jahren vor. Danach verlängern sich die Verträge, jeweils um ein Jahr. Erstmals zum 31. Dezember 2025 ist eine ordentliche Kündigung möglich. Diese muss bis zum 31. Dezember 2024 erfolgen.

Eine Verlängerung der Verträge ist nicht zweckmäßig, weil der Verlängerungszeitraum von nur einem Jahr keine hinreichende Planungssicherheit bietet und sich die Verträge nach der 20jährigen Laufzeit mittlerweile als zu starr darstellen und insbesondere auch Themen, die aus heutiger Sicht infolge der fortschreitenden Entwicklung wichtig sind, nicht hinreichend abgebildet sind.

Vor diesem Hintergrund hat der Rat die Verwaltung mit Beschluss vom 21. März 2023 beauftragt, die Geschäftsbereiche der Öffentlichen Beleuchtung (ö. B.) sowie Lichtsignalanlagen, Verkehrsmanagement, Verkehrszeichen und Parkraumbewirtschaftung (Verkehr) in einem Vergabeverfahren neu auszuschreiben. Diesem Grundsatzbeschluss war eine fachgutachterliche Untersuchung von potentiellen Nachfolgelösungen in insbesondere organisatorischer, rechtlicher und wirtschaftlicher Hinsicht vorausgegangen. Wegen der Einzelheiten wird auf die entsprechende Beschlussvorlage (Drs. 23-20566) verwiesen.

Die nachfolgende Begleitung des Vergabeverfahrens hat sich in zwei Phasen aufgeteilt. Die erste Phase umfasste die Vorbereitung des Vergabeverfahrens. Die zweite Phase beinhaltete die Durchführung des eigentlichen Vergabeverfahrens.

Für beide Stufen wurde ein auf die Begleitung derartiger Projekte spezialisiertes und erfahrenes Team bestehend aus juristischen, betriebswirtschaftlichen und technischen Beratern beauftragt.

Vorbereitung des Vergabeverfahrens
Die erste Stufe der Vorbereitung des Vergabeverfahrens beinhaltete die Analyse der monetären, technischen und rechtlichen Bestandssituation und mündete in der Erstellung der Vergabeunterlagen einschließlich des Entwurfes eines neuen Dienstleistungsvertrages.

Die Analyse erfolgte auf Basis des in der Vorlage zum Grundsatzbeschluss vorgestellten Gutachtens zur Nachfolgeregelung sowie der derzeitigen Vertragssituation. Im Rahmen dieser wurden

- die Bestandsdaten ausgewertet, insbesondere zum Investitionsbedarf,
- die technisch-wirtschaftlichen Rahmenbedingungen eruiert, insbesondere zum Anlagevermögen und
- die (vergabe-)rechtlichen Rahmenbedingungen geklärt.

Ausgehend von der Analyse der Ist-Situation erfolgte die Erstellung der Vergabeunterlagen, insbesondere des Entwurfes des zukünftigen Dienstleistungsvertrages sowie der Aufstellung der Eignungs- und Wertungskriterien für das Vergabeverfahren. Parallel wurde ein Konzept zur Vermeidung von Interessenkonflikten erstellt und umgesetzt.

Die zum Zeitpunkt des Grundsatzbeschlusses noch nicht abschließend geklärte Frage der Ausgestaltung der Vergabe ist dahingehend entschieden worden, dass die Leistungen im Wege einer Gesamtvergabe ausgeschrieben werden. Dies lag zunächst an der besonderen Rolle der Anlagen, insbesondere der Lichtsignalanlagen, für die Verkehrssicherheit. Deren ordnungsgemäßer Betrieb kann bei der Vergabe an einen Dienstleister mit weniger Schnittstellen, Haftungs- und Gewährleistungslücken in einem einheitlichen Verkehrsraum ermöglicht werden. Zudem werden die Tragsysteme sowohl von der Beleuchtung als auch von Lichtsignalanlagen genutzt. Vor diesem Hintergrund führt die gemeinsame Ausschreibung zu wirtschaftlich attraktiveren Angeboten, da Ressourcen besser genutzt und Skaleneffekte realisiert werden können.

Vertragsinhalte
Wesentlicher Bestandteil der Erstellung der Vergabeunterlagen war der Entwurf eines neuen Dienstleistungsvertrages sowie die Ausarbeitung der Leistungsbeschreibungen und -verzeichnisse, mit dem die Aufgaben des zukünftigen Auftragnehmers in den Bereichen ö. B. und Verkehr geregelt werden.

Als Grundlage für den Dienstleistungsvertrag ist dabei – wie schon in den aktuellen Dienstleistungsverträgen – ein Betreibermodell gewählt worden, welches sowohl die Durchführung von Erneuerungs- und Investitionsmaßnahmen als auch die Energiebeschaffung umfasst (sog. All-Inklusive-Modell). Nicht Gegenstand des Dienstleistungsvertrages ist die Übertra-

gung des Eigentums an dem für die Tätigkeiten genutzten Anlagevermögens auf den Betreiber. Die Stadt ist und bleibt demnach Eigentümerin der Anlagen. Dem Betreiber wird jedoch eine unentgeltliche Nutzungsbefugnis an den Anlagen zur Durchführung des Vertrages eingeräumt.

Im Bereich der ö. B. ist der Betreiber insbesondere für die technische Betriebsführung, die Wartung und Instandhaltung, die Erneuerung, den Neu- und Rückbau der Beleuchtungsanlagen verantwortlich. Der Betreiber schuldet deswegen in Summe nicht eine rein anlassbezogene Tätigkeit, sondern den Beleuchtungserfolg insgesamt.

Der Bereich Verkehr umfasst den Betrieb der Lichtsignalanlagen und der Verkehrsanlagen sowie das Verkehrsmanagement und die Parkraumbewirtschaftung. Der Betreiber ist insbesondere für die technische Betriebsführung, die Wartung und Instandhaltung sowie für die Erneuerung, den Neu- und Rückbau der Anlagen verantwortlich. Daneben trifft den Betreiber die Pflicht zur Sicherstellung, Archivierung und Datenhaltung der über die Verkehrsinfrastruktur sowie des Verkehrsmanagements erhobenen Daten für weitere städtische Anwendungen und Informationssysteme.

Abgerundet wird das Vertragswerk mit der Verpflichtung zu einem regelmäßigen Berichtswesen. Die Stadt hat zudem jederzeit Zugriff auf die maßgeblichen Betriebs- und Bestandsdaten der Bereiche ö. B. und Verkehr.

Als Vertragslaufzeit ist ein Zeitraum von 15 Jahren vorgesehen, mit einer Option auf Verlängerung um weitere 5 Jahre. Die kürzere Grundlaufzeit ermöglicht es einerseits, sofern erforderlich, schneller auf technische Fortschritte reagieren zu können. Andererseits bietet die Verlängerungsoption um fünf Jahre einen hinreichend langen Zeitraum für eine Vertragsverlängerung.

Auch die Themen Personal und Wirtschaftsgüter wurden betrachtet. Ein Rückkauf der im Rahmen der damaligen Privatisierung verkauften Wirtschaftsgüter (insbesondere Fahrzeuge und Geräte, Büro- und Geschäftsausstattung sowie der mobile Lagerbestand) seitens der Stadt ist aufgrund der Entscheidung zur Neuausschreibung nicht zweckmäßig und auch nicht erforderlich. Das arbeitsrechtlich bestehende Rückkehrrecht der noch verbleibenden zwölf ehemaligen städtischen Beschäftigten wird nach Abschluss des Vergabeverfahrens separat zwischen den betroffenen Parteien geklärt. Es ist voraussichtlich nicht davon auszugehen, dass die entsprechenden Mitarbeiter von ihrem Rückkehrrecht Gebrauch machen werden.

Investitionen und Optimierungspotentiale

Im Rahmen der Bestandsanalyse und im Rahmen der Erstellung der Vergabeunterlagen ist ein besonderes Augenmerk auf die Bereiche Investition und Optimierungspotentiale gelegt worden.

Insbesondere im Bereich der ö. B. besteht für den zukünftigen Vertragszeitraum die Besonderheit, dass erhebliche Erneuerungsmaßnahmen erforderlich werden. Hintergrund ist, dass ein großer Teil der Anlagen Ende der 1960er und in den 1970er Jahren errichtet wurde. Da die Tragsysteme (Lichtmasten) in der Regel nach ca. 60 Jahren ihre betriebsübliche Nutzungsdauer erreichen, sind in den kommenden Jahren aufgrund der Altersverteilung umfangreiche Investitionen erforderlich. Nur so kann das derzeitige Qualitätsniveau der ö. B. erhalten bleiben.

Im Bereich Verkehr stehen ebenfalls erhebliche Investitionen an. Genannt sei hier beispielsweise die Erneuerung des Parkleitsystems. Aufgrund des dargestellten Bedarfs ist deshalb im Dienstleistungsvertrag für Erneuerungsinvestitionen ein festes jährliches Budget in Höhe von 5 Mio. € vorgesehen.

Des Weiteren haben sich deutliche Optimierungspotentiale im Rahmen der Neuausschreibung gezeigt. Beispielhaft sei dabei im Bereich der ö. B. die beschleunigte Umstellung der derzeit verwendeten Leuchtmittel auf LED-Technik zu nennen. Die frühzeitig zu Vertragsbeginn vorgesehene Umstellung führt zu einer deutlichen Reduktion des Stromverbrauchs während der restlichen Vertragslaufzeit. Dabei stellt der Stromverbrauch ca. 1/3 der gesamten Kosten bei der ö. B. dar. Hinzu kommt, dass LED-Leuchtmittel weniger wartungsintensiv als klassische Leuchtmittel sind. Mit der Umsetzung dieser Energieeffizienzmaßnahme kann ein Beitrag zum nachhaltigen Umgang mit Ressourcen, bei gleichzeitiger Reduktion der Stromkosten generiert werden. Zudem werden auch ökologische Ziele wie der Erhalt der Artenvielfalt durch die Verwendung insektenfreundlicher Lichttemperaturen verfolgt und künftig stadtweit umgesetzt. Der Betrieb ist ausschließlich mit Ökostrom vorgesehen.

Ebenso sind eine Erneuerung des Parkleitsystems und die Bevorrechtigung bestimmter Teilnehmergruppen des Straßenverkehrs (z. B. Feuerwehr, ÖPNV) als Bereiche mit Optimierungspotenzial erkannt worden. Aus diesem Grund wurde im Rahmen der Ausschreibung besonderer Wert auf die Umstellung auf neue Technologien gelegt.

Durchführung des Vergabeverfahrens

Die Ausschreibung erfolgte in Form eines Verhandlungsverfahrens mit Teilnahmewettbewerb und startete mit der Veröffentlichung im EU-Amtsblatt am 24. Mai 2024. Eine vorgeschaltete Marktanalyse war nicht erforderlich, weil der Markt aufgrund der fachlichen Expertise der ausgewählten Berater sowie der Verwaltung bekannt war.

Teilnahmewettbewerb

Im Rahmen des vorgeschalteten Teilnahmewettbewerbes erfolgte zunächst eine Auswahl der am weiteren Verfahren beteiligten Bieter. Hierzu konnten interessierte Bewerber bis zum 24. Juni 2024 Teilnahmeanträge einreichen. Nach Ablauf der Frist erfolgte eine Prüfung der eingegangenen Teilnahmeanträge. Diese beinhalteten insbesondere die Feststellung der Eignung der Bewerber anhand der in der Ausschreibung benannten Kriterien. Es wurden dabei die finanzielle und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit (30 %) einerseits und die technische Leistungsfähigkeit (70 %) andererseits zugrunde gelegt.

Verhandlungsverfahren

An den Teilnahmewettbewerb schloss sich das Verhandlungsverfahren mit der Aufforderung der Bieter zur Abgabe eines indikativen Erstangebotes bis zum 11. Juli 2024 an. Bei Angebotsabgabe war neben dem Preisblatt auch ein Konzept für Betrieb und Instandhaltung sowie für Erneuerung in den Bereichen ö. B. und Verkehr vorzulegen. In den Erneuerungskonzepten war insbesondere die Steuerung von Beleuchtungsanlagen und der Einsatz innovativer Technologien, mit besonderem Augenmerk auf Energieeffizienzmaßnahmen darzustellen.

Nach Prüfung und Auswertung der indikativen Angebote erfolgten Vertragsverhandlungen mit den Bietern. Im Anschluss an die zwei Verhandlungsrunden legten die Bieter ihre finalen Angebote fristgerecht zum 05. November 2024 vor. Auf Grundlage der finalen Angebote wurde die abschließende Prüfung und Wertung nach Maßgabe der in der Ausschreibung benannten Wertungskriterien vorgenommen. Die Wertung der Angebote erfolgte anhand des Gesamtpreises (65 %) und der oben genannten Konzepte (35 %).

Ergebnis und Bewertung

Die Braunschweiger Versorgungs-AG & Co. KG (BS|ENERGY) hat ihre finanzielle und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit sowie ihre technische und berufliche Leistungsfähigkeit, mithin ihre Eignung, anhand der von der Stadt Braunschweig im Rahmen der Ausschreibung festgelegten Eignungsnachweise nachgewiesen.

Das finale Angebot der BS|ENERGY stellte anhand der Wertungskriterien das wirtschaftlichste Angebot dar. Aufgrund der Angebotsprüfung und -wertung wird daher empfohlen, den Auftrag auf das Angebot der Firma **Braunschweiger Versorgungs-AG & Co. KG (BS|ENERGY)** zu erteilen.

Parallel sind die derzeitigen mit der BS|ENERGY und der BELLIS GmbH geschlossenen Dienstleistungsverträge vom 15. Dezember 2005 zum 31. Dezember 2025 ordentlich zu kündigen.

Für weitere Details des Vergabeverfahrens wird auf die nichtöffentliche Anlage 1 verwiesen.

Leuer

Anlage:

Anlage 1 – Zusatzinformationen zum Vergabeverfahren (VERTRAULICH)

Absender:
Fraktion BIBS im Rat der Stadt

24-24799
Anfrage (öffentlich)

Betreff:
Vorteile der geplanten Wendeschleife Gliesmarode?

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	20.11.2024

Beratungsfolge:		*Status*
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Beantwortung)	03.12.2024	Ö

Sachverhalt:
Fahrplan und Taktung des Straßenbahnbetriebs der Linie 3 sind bisher sehr nutzungsfreundlich ausgelegt. An Schultagen wird zur Hauptverkehrszeit über die gesamte Strecke im 7,5 Minutentakt gefahren, in Ferienzeiten, am Wochenende und zu den Feiertagen dagegen ganztägig nur im 15-Minutentakt. Mit dem Einbau einer Wendeschleife soll das für die letzten östlichen Haltestellen der Ost-West Verbindung, in Gliesmarode und Volkmarode, geändert werden. Dann sollen die Bahnen am östlichen Streckenende auch zu den Hauptverkehrszeiten nur noch halb so oft fahren wie jetzt, generell nur noch im 15-Minutentakt.

Der Westteil der Strecke mit insgesamt 21 Haltestellen soll weiter im dichteren 7,5 Minutentakt bedient werden, die neue Wendeschleife ermöglicht es aber, den Ostteil der Strecke mit nur 5 Haltestellen nur noch jedes zweite Mal anzufahren, was die mögliche Wartezeit dort dann generell verdoppelt, dies - soweit bekannt - auch an Schultagen und zu den Hauptgeschäftszeiten. Selbstverständlich gilt dies dann auch für die nach der geplanten Verlängerung zusätzlichen 2 Stationen zwischen Grenzweg und der zukünftigen Endstation Ziegelwiese.

Gerade aus dem Ostteil der Stadt kommen allerdings viele Schulkinder in die Kernstadt, die von der schlechteren Taktung betroffen sein werden. Aus den Randbereichen der Stadt, aus Gliesmarode und Volkmarode, aber auch aus Schapen und Dibbesdorf, kommen viele Kinder, die etwa die Schulen NO, die Ricarda-Huch oder die IGS Franzsches Feld besuchen. Auch wenn Kinder im Rahmen des Schulunterrichts oder privat ein öffentliches Schwimmbad besuchen, um Schwimmen zu lernen oder auch einfach nur um zu schwimmen, können sie dafür mit der Linie 3 in Richtung Stadtzentrum fahren. Für all diese Kinder soll sich zu den wichtigen Schulzeiten die Taktung verschlechtern, ebenso für Personen, die mit der Straßenbahn zur Arbeit, zum Einkaufen oder aus anderen Gründen (Behörden, Dienstleistungen aller Art, Museen) ins Zentrum fahren.

Und auch in der Gegenrichtung kommen inzwischen Schulkinder aus dem Stadtzentrum an dessen Rand zur Sally-Perel-Gesamtschule nach Volkmarode. Eine Verschlechterung - wenn man so will auch eine „Benachteiligung“ des östlichen Außenbereichs der Stadt in der ÖPNV-Versorgung für die letzten 5 Haltestellen zu den Hauptnutzungszeiten ist hier nicht plausibel und bedürfte einer besonderen Begründung, auch wenn die Strecke um 2 Haltestellen verlängert werden soll, die aber dann von der weniger guten Taktung ebenfalls betroffen sind.

Soweit nun die Mehrzahl der Haltestellen der Linie 3 - von insgesamt 26 Stationen der Linie 3 sollen 21 Haltestellen im Westen der Stadt dann zeitlich bevorzugt behandelt werden - wird damit zugleich eine Minderheit von 5 Haltestellen im Osten der Stadt, im Vergleich mit dem Status quo, zu den wichtigsten Zeiten benachteiligt und nur halb so gut versorgt werden. Die Ungleichbehandlung ist Folge der neuen Betriebsführung mit dem

Einschluss der differenzierenden Wendeschleife, die schon deswegen fragwürdig erscheint.

Besonders fragwürdig ist es aber, wenn eigens zum Zwecke der Ermöglichung solcher Ungleichbehandlung eine Wendeschleife eingerichtet werden soll, die voraussichtliche Kosten bis knapp unter 10 Millionen Euro mit sich bringen wird, und wenn der teuren Schleife zudem noch erhebliche Grünflächen zum Opfer fallen müssen - darunter auch viele große Bäume - wie sie angesichts des Klimawandels gerade in den Städten als Ausgleich besonders benötigt werden.

Sicherlich, Fahrten, die Dank der Wendeschleifen über die letzten wenigen Haltestellen im Osten nicht mehr stattfinden, verursachen dann auch keine Betriebskosten, keinen Strom und auch etwas Personalkosten können eingespart so werden. Da dies aber nur für den weit kleineren Teil der Linie 3 gelten soll, der weit größere Teil in den Hauptverkehrszeiten aber weiterhin im vorteilhaften 7,5 Minutentakt bedient werden soll, kann die Kostenersparnis, die man durch solche Benachteiligung der östlichen Nutzer gewinnt, kaum groß genug sein, um die knapp 10 Millionen Euro teure Investition einer Wendeschleife und den damit einhergehenden - unnötig erscheinenden - Verlust innerstädtischer Grünflächen zu rechtfertigen (Nutzen-Kosten-Indikator, NKI).

Auch wenn Investitionen in die Infrastruktur nicht so einfach umgewidmet werden können, muss sich die Frage nach der Verhältnismäßigkeit dieser Investition aufdrängen:

Wäre es nicht besser, die Millionen an öffentlichen Mitteln, die für diese Wendeschleife aufgebracht werden sollen - für die betroffenen Schulkinder im Osten der Stadt einzig mit der negativen Folge, dass sie nunmehr zusätzliche Zeit brauchen, um in die Schule zu kommen - stattdessen in notwendig erscheinende Renovierungen oder Erweiterungen von Schulen zu investieren, um das geistige Vermögen der Schulkinder zu fördern - zumindest in Wahlkampfzeiten gelten solche Kosten zu Recht als eine Investition in die Zukunft der Republik - oder auch in die Erhaltung eines Schwimmbades zu investieren, um das körperliche Vermögen und so langfristig die Gesundheit der Kinder zu fördern, anstatt das Geld für eine teure Wendeschleife zu verbauen, die Niemandem Vorteile und den Nutzern eines kleinen östlichen Teils der Strecke nur Nachteile bringt?

Dies vorausgeschickt, unsere Fragen:

1. Von welcher Kostenersparnis für welche konkreten Leistungen (Energie, Personal, etc.) wird ausgegangen, wenn sich die Kosten für den Betrieb der Strecke durch, aber auch trotz zusätzlicher Kosten von ca. 9 Millionen für die Schleife so verringern, dass sich die Rentabilität für das Gesamtprojekt einer Stadtbahnverlängerung nach Volkmarode dadurch entscheidend erhöht, um so - und nur so - eine Realisierung des Projektes zu ermöglichen?

Wir bitten um konkrete Zahlen und deren klare Zuordnung zu den einschlägigen Faktoren der Bemessung (NKI), wie sie ja für die Realisierung des Projekts vorliegen müssen.

2. Wenn überhaupt, in welcher Höhe werden die Nachteile für die Nutzer, vor allem auch für die Schulkinder auf den letzten Haltestellen bemessen und gegengerechnet, wenn der Weg zur Schule (früher galt das für eine bedarfsgerechte ÖPNV-Planung einmal als der entscheidend wichtige Faktor), zur Arbeit, zum Einkauf oder aus anderen Gründen in Richtung Innenstadt mit durchschnittlich doppelt so langen Wartezeiten belastet wird?

Wir bitten ebenfalls um konkrete Zahlen für die einzelnen Faktoren und deren Bemessung (NKI), wie sie für die Realisierung des Projekts schon vorgelegen haben müssen.

3. Welche Faktoren, die den Unterschied ausmachen, erzwingen hier den Bau einer für die Nutzung nur nachteiligen Wendeschleife?

Wir bitten hier ebenfalls um die Gegenüberstellung konkreter Zahlen, die vorliegen müssen.

Anlagen:
keine

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

24-24799-01
Stellungnahme
öffentlich

Betreff:
Vorteile der geplanten Wendeschleife Gliesmarode?

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	03.12.2024

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	03.12.2024	Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Fraktion BIBS vom 20.11.2024 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Grundsätzlich ist zu beachten, dass die Standardisierte Bewertung mit der die Wirtschaftlichkeit der Stadtbahnprojekte nachgewiesen wird, ein Instrument der Fördermittelgeber ist. Neben der Bewertung der volkswirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit von Maßnahmen des ÖPNV spielen betriebswirtschaftliche Aspekte dabei ebenfalls eine Rolle. Die betriebswirtschaftlichen Ergebniswirkungen der BSVG werden durch eine ergänzende Folgekostenberechnung im Rahmen der Standardisierten Bewertung ermittelt. Hierüber sollen unter anderem die finanziellen Auswirkungen einer geplanten Maßnahme für den Vorhabenträger transparent dargestellt werden.

Aufgrund des verfolgten Angebotskonzeptes, welches ein bedarfsgerecht ausgestaltetes und möglichst effizientes Angebot zum Ziel hat, wurden die wirtschaftlichen Betrachtungen immer gesamthaft für das Projekt Volkmarode Nord (Strecke mit Wendeschleife Gliesmarode) durchgeführt.

Diesen Sachverhalt vorangestellt beantwortet die Verwaltung die Anfrage der Fraktion BIBS wie folgt:

Zu 1: Aufgrund der Systematik der Standardisierten Bewertung ist es nicht möglich konkrete Kosten und Einsparungen für Einzelbestandteile (z.B. die Wendeschleife) separat auszuweisen.

Der Gesamtnutzen der Umsetzung des Teilprojektes Volkmarode Nord (inkl. der Wendeschleife Gliesmarode) beträgt nach vorläufiger Bewertung ca. 1,0 Mio. € pro Jahr (im Betrachtungsjahr 2030). Die Nutzenanteile der Einsparungen an ÖPNV-Betriebskosten betragen ca. 53 % hiervon. Dieser Nutzenanteil setzt sich zusammen aus eingesparten Fahrzeugkosten (ca. 22 %), Energiekosten (6 %) und Personalkosten (72 %).

Die weiteren positiv wirkenden Nutzenanteile ergeben sich aus eingesparten Aufwendungen privater Kfz-Halter im Rahmen der PKW-Betriebskosten i. H. v. ca. 16 %, verringerten Unfallfolgekosten (Auswirkung des verringerten Kfz-Verkehrs) i. H. v. ca. 11 %, insgesamt kürzeren Reisezeiten und zusätzlichen Mobilitätsmöglichkeiten aller Einwohner/-innen Braunschweigs (ermittelt über die Daten des Verkehrsmodells) i. H. v. ca. 5 %, verringerten CO_2- und sonstigen Schadstoffemissionen i. H. v. ca. 4 %, sowie eingesparten Aufwendungen bei Nichtumsetzung des Ausbaus (notwendiger Ersatzneubau einer Wendemöglichkeit am aktuellen Endpunkt der Strecke, inkl. Unterhaltungskosten) i. H. v. ca. 11 %. Dem Gesamtnutzen steht ein Kapitaldienst für

Investitionskosten für das Teilprojekt Volkmarode Nord von ca. 800 T € im Jahr gegenüber, woraus sich ein vorläufiger Nutzen- Kosten-Indikator (NKI) von ca. 1,25 - 1,30 ableitet.

Auf Grundlage der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung wird außerdem betrachtet, welche Folgekosten für das Verkehrsunternehmen und den Infrastrukturbetreiber (in Braunschweig beides die BSVG) durch Umsetzung der Maßnahmen entstehen. In einer mittelfristigen Betrachtung (30 Jahre nach Inbetriebnahme) ergibt sich - vorbehaltlich einer Detailprüfung der Fördermittelgeber - für die BSVG eine positive Vorhabenwirkung (eingesparte Aufwendungen) von ca. 300 T €/Jahr im Abgleich mit dem Ohnefall (also einer Nichtumsetzung des Projektes Volkmarode Nord).

Zu 2: Mit Umsetzung des neuen Linienkonzepts wird der etwas weniger dicht besiedelte Einzugsbereich der drei Haltestellen Messeweg, Petzvalstraße und Moorhüttenweg, die seit Einführung des zum Gesamtkonzept gehörenden „Stadttaktes“ heute einen 7,5 min-Takt der Stadtbahn haben und zukünftig auf einen 15- min Takt angepasst werden, weiterhin sehr bedarfsgerecht und gut an das ÖPNV-Netz angeschlossen. Gliesmarode ist bis zur zukünftigen Wendeschleife weiterhin im 7,5 min-Takt erreichbar. Volkmarode wird dann im gleichen Takt versorgt wie andere vergleichbare Stadtteile bzw. wie bisher auch durch die Buslinien 417 + 427.

Die mit dem regionalen Verkehrsmodell durch das Gutachterbüro durchgeführten Untersuchungen zeigen, dass dieses Konzept sehr ausgewogen ist, viele Vorteile bei geringen Nachteilen bietet und viele Menschen in einem auch kosteneffizienten System sehr gut und oftmals auch schneller als heute von A nach B kommen lässt.

Die Wahl der Taktstrukturierung 7,5/15 min-Takt folgt der prognostizierten Verkehrsnachfrage und der zukünftigen Platzausnutzung. Ein reiner 7,5 min-Takt bis zur Endhaltestelle würde ein signifikantes Überangebot mit geringer ausgelasteten Stadtbahnen darstellen und wäre damit nicht ausgewogen zur erwarteten Nachfrage. Zu den Schulstart- und Endzeiten ist bereits jetzt eine Angebotserhöhung eingeplant, sodass die Schülerinnen und Schüler ein gutes Fahrtenangebot mit ausreichenden Kapazitäten in beiden Fahrtrichtungen haben.

Zu 3: Zur Zusammensetzung der Nutzenfaktoren für das Gesamtprojekt Volkmarode Nord siehe zu 1.

Die Wendeschleife ist demnach für den Nutzen des Projektes vorteilhaft, die angebotenen Stadtbahnfahrten basieren auf der prognostizierten Verkehrsnachfrage.

Die erzielten Kosten-Einsparungen betreffen hauptsächlich den Busbereich. Die Stadtbahnbetriebskosten sind im Vergleich zum heutigen Zustand nahezu gleichbleibend. Jedes zusätzliche Fahrtenangebot im Stadtbahnbereich auf diesem Streckenast, würde die ÖPNV-Betriebskosten stark erhöhen und die bislang positive Folgekostenwirkung deutlich verschlechtern. Die Betriebskosten sind für den Haushalt der Stadt relevant, da diese über das Ergebnis der BSVG Wirkung entfalten. Ein sparsamer und dem Zweck entsprechender Mitteleinsatz wird mit dem Angebotskonzept umgesetzt.

Leuer

Anlage/n:
keine